

**ANÁLISIS DE LOS PROCESOS DE CERTIFICACION PARA LAS  
INSPECCIONES DE MERCANCIAS DE IMPORTACION Y/O EXPORTACION  
EN LA ADUANA COLOMBIANA  
DEL AÑO 2008**

**JUAN CAMILO DUQUE DÁVALOS**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTOS DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
SANTIAGO DE CALI  
2008**

**ANÁLISIS DE LOS PROCESOS DE CERTIFICACION PARA LAS  
INSPECCIONES DE MERCANCIAS DE IMPORTACION Y/O EXPORTACION  
EN LA ADUANA COLOMBIANA  
DEL AÑO 2008**

**JUAN CAMILO DUQUE DÁVALOS**

**Pasantía para optar al título de profesional  
En Mercado y Negocios Internacionales**

**Director  
RAFAEL ANTONIO MUÑOZ  
Economista**

**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTOS DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
SANTIAGO DE CALI  
2008**

**Nota de Aceptación:**

**Aprobado por el Comité de Grado en  
Cumplimiento de los requisitos  
exigidos por la Universidad Autónoma  
de Occidente para optar al título de  
Profesional en Mercadeo y Negocios  
Internacionales**

**MARIA ELVIRA ARBOLEDA**

---

**Jurado**

**JOSE IGANCIO GUEVARA**

---

**Jurado**

Santiago de Cali, 27 de junio de 2007

En primera instancia quiero dedicar este gran y primer logro de mi vida a Dios, quien a lo largo de ella siempre ha estado acompañándome, porque por medio de la voluntad divina de el, la fe y mi empeño han hecho frutos el día de hoy y sin el no hubieran sido posible el conquistar uno mas de mis mas añorados sueños.

A mi Tía Luz Helena quien hoy aunque no este presente, siempre fue la persona que con su amor, sus mimos, su paciencia, su transparencia, sus consejos, su animo y ante todo su entrega total hacia mi y mis hermanos; que siempre me enseñó a ser un hombre responsable y ante todo que nunca deo de sentirse orgullosa de mi, y que hoy son el reflejo de mi virtud y mi gloria en el nuevo camino hacia la excelencia, a mi padres que me han enseñado la nobleza, la sencillez y ante todo la barraquera para cumplir mis metas así existan adversidades a ellos Carlos Hernán Duque y María Eugenia Dávalos quienes siempre han tenido una palabra de apoyo y siempre están en busca de guiarnos por el camino del bien y que siempre me han enseñado que en vía de la vida todo se consigue si se trabaja con amor y empeño, a mi hermano Carlos Felipe Duque quien siempre con su apoyo han logrado busca confianza en mi autoestima y su consejos me han dado fuerza para nunca desahuciar las cosas que voy realizando con el pasar de los años y aun construyéndolas siempre esta ahí cuidándome y alentándome, a mi hermana Lina Marcela Duque a quien a pesar de la distancia su amor y su sinceridad me hacen mas persona porque en ella deposito amor y confianza, a mi abuelos paternos y maternos quienes siempre lucharon por conseguir un bienestar y ante todo formaron personas que hoy día han logrado convertirnos a mi y mis hermanos en personas integras y dando un significado real al compromiso de lo que es realmente es una familia y en la cual gira y coexisten mi sueños.

## **CONTENIDO**

	<b>Pág</b>
<b>RESUMEN</b>	<b>12</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>13</b>
<b>1. MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	<b>16</b>
<b>2. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE</b>	<b>17</b>
<b>3. INGEOMINAS, INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN GEOCIENTIFICA, MINERO</b>	<b>18</b>
<b>3.1 AMBIENTE NUCLEAR</b>	<b>18</b>
<b>4. INSTITUTO NACIONAL DE PESCA Y ACUICULTURA-INCODER</b>	<b>19</b>
<b>5. INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO-ICA</b>	<b>20</b>
<b>5.1. PERMISO FITO SANITARIO Y ZOOSANITARIO</b>	<b>20</b>
<b>5.1.1 La Resolución 1238del 20 de abril de 1992-ICA</b>	<b>20</b>
<b>5.1.2 Licencia o Registro de Venta</b>	<b>20</b>
<b>5.1.3 Concepto de Insumos</b>	<b>20</b>
<b>5.1.4 Constancia de Autorización</b>	<b>20</b>
<b>5.1.5 Licencia de Venta en Importación de Materia Prima</b>	<b>20</b>
<b>5.1.6 Reglamento Técnico No. RTC-002MDR</b>	<b>21</b>
<b>6. MINISTERIO DE SALUD</b>	<b>24</b>
<b>7. MINISTERIO DE MINAS ENERGIA</b>	<b>25</b>
<b>8. REGLAMENTO TECNICO QUE SE APLICA A LOS EQUIPOS DE USO FINAL DE ENERGIA</b>	<b>26</b>

	Pág
<b>9. REGLAMENTO TÉCNICO QUE SE DEBE TENER EN CUENTA LAS DEFINICIONES INCLUIDAS DE LAS NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS</b>	<b>29</b>
<b>9.1 CARÁCTERÍSTICAS Y MÉTODOS DE ENSAYO</b>	<b>29</b>
<b>9.2 TECNOLOGÍA AMERICANA</b>	<b>30</b>
<b>10. MINISTERIO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL</b>	<b>31</b>
<b>11. MINISTERIO DE DEFENSA</b>	<b>32</b>
<b>11.1 VEHÍCULOS BLINDADOS</b>	<b>32</b>
<b>11.2 PRENDAS DE USO PRIVATIVO DE LAS FUERZAS MILITARES</b>	<b>32</b>
<b>12. SUPERINTENDENCIA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA</b>	<b>33</b>
<b>13. INSTITUTO NACIONAL DE VIGILANCIA DE MEDICAMENTOS Y ALIMENTOS-INVIMA</b>	<b>34</b>
<b>14. RÉGIMEN IMPORTACIONES CON NORMA TÉCNICA CONTROLADA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO</b>	<b>35</b>
<b>15. CAPÍTULOS DE LOS ARANCELES DE ADUANA REGIDOS POR EL IVIMA</b>	<b>37</b>
<b>16. NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE ETIQUETADO</b>	<b>40</b>
<b>16.1 REGLAMENTO TÉCNICO PARA CONFECCIONES</b>	<b>40</b>
<b>16.2. REQUISITOS SANITARIOS PARA IMPORTACION DE JUGUETES</b>	<b>41</b>
<b>17. PROCEDIMIENTOS</b>	<b>45</b>
<b>17.1 CONCEPTOS DESDE SU ESTRUCTURA</b>	<b>45</b>

	<b>Pág.</b>
<b>17.2 PROCEDIMIENTOS ADUANERO</b>	<b>46</b>
<b>18. CONVENIO INTERNACIONAL DE KYOTO PARA LA SIMPLIFICACION Y ARMONIZACION DE LOS REGIMENES ADUANEROS</b>	<b>49</b>
<b>19. LA OMC, UNCTAD Y OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE VELAN POR LA FACILITACION DEL COMERCIO</b>	<b>50</b>
<b>20. LA IMPORTACION DE LAS MERCANCIAS Y SU EJECUCIÓN A NIVEL INTERNACIONAL</b>	<b>52</b>
<b>20.1 PRINCIPALES PROCESOS ADUANEROS</b>	<b>52</b>
<b>20.2 PROCESOS DE LA CARGA DE IMPORTACIONES EN COLOMBIA</b>	<b>52</b>
<b>20.3 PROCESO ADUANERO EN COLOMBIA</b>	<b>54</b>
<b>20.4 LA ADUANA ANTERIOR</b>	<b>55</b>
<b>21. LA REFORMAS</b>	<b>58</b>
<b>21.1 REDEFINICION DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE LAS MERCANCIAS</b>	<b>58</b>
<b>21.2 ENTIDADES VINCULADAS</b>	<b>59</b>
<b>21.3 REGISTRO ANTE LA VUCE</b>	<b>60</b>
<b>21.4 MODULOS DE IMPORTACIONES</b>	<b>60</b>
<b>22. TRÁMITE DE VISTO BUENO Y DOCUMENTOS ANEXOS PARA ENTIDADES EXTERNAS AL MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO</b>	<b>61</b>
<b>23. ANALISIS DE UN PROCEO DE LEVANTE DE LA MERCANCIA EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA</b>	<b>64</b>
<b>24. PROCESOS DE IMPORTACION</b>	<b>66</b>

	<b>Pág.</b>
<b>25. PROCESOS DE EXPORTACION</b>	<b>70</b>
<b>26. CASOS DE EMPRESARIOS COLOMBIANOS AFECTADOS POR LA INSPECCION DE ANTINARCÓTICOS</b>	<b>74</b>
<b>26.1 COMPRADOR EN CENTRO AMÉRICA</b>	<b>74</b>
<b>26.2 EXPORTADOR BUCARAMANGA: PRODUCTO MAQUINARIA</b>	<b>74</b>
<b>26.3 EXPORTADOR EN BOGOTÁ: EMBARQUE POR PUERTO</b>	<b>75</b>
<b>27. COSTOS DE EXPORTACIÓN</b>	<b>79</b>
<b>28. ENTES CERTIFICADORES COM PRESENCIA EN COLOMBIA</b>	<b>89</b>
<b>28.1 SERVICIOS OFRECIDOS POR CERTIFICADOS</b>	<b>89</b>
<b>28.1.1 Servicios Minerales</b>	<b>89</b>
<b>28.1.2 Servicios Industriales</b>	<b>89</b>
<b>28.1.3 Servicios de Comercio Exterior</b>	<b>89</b>
<b>28.1.4 Servicios de Gas, Gasolina y Servicios Químicos</b>	<b>89</b>
<b>28.1.5 Servicios y Sistemas de Certificaciones</b>	<b>89</b>
<b>28.1.6 Servicios de Certificación Vehicular</b>	<b>89</b>
<b>28.2 BUREAUVERITAS</b>	<b>90</b>
<b>28.3 COTECNA LTDA</b>	<b>90</b>
<b>29. INSPECCIÓN PRE.EMBARQUE</b>	<b>91</b>
<b>30. TIPOS DE CERTIFICACION DE MERCANCÍA EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS</b>	<b>93</b>
<b>31. TARIFAS CERTIFICADORES PRIVADOS</b>	<b>95</b>



	<b>Pág.</b>
<b>32. MERCADO POTENCIAL</b>	<b>96</b>
<b>33. PARTICIPACIÓN DE LOS ORGANISMOS DE CERTIFICACION EN EL MERCADO DE CERTIFICACION DE SISTEMAS POR ESQUEMA DE CERTIFICACION</b>	<b>97</b>
<b>34. CONCLUSIONES</b>	<b>101</b>
<b>35. RECOMENDACIONES</b>	<b>103</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>106</b>

## **LISTA DE TABLAS**

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1. Posición Arancelaria que Requiere el Invima Decreto 567 de 1996</b>	<b>36</b>
<b>Tabla 2. Reglamento Técnico para Confecciones</b>	<b>40</b>
<b>Tabla 3. Tiempos del proceso de Importación de Contenedores</b>	<b>65</b>
<b>Tabla 4. Tiempo en el proceso de Exportación</b>	<b>69</b>
<b>Tabla 5. Costos de Importación</b>	<b>77</b>
<b>Tabla 6. Algunos Productos Sujetos a Certificación en Importaciones</b>	<b>93</b>
<b>Tabla 7. Exportaciones</b>	<b>93</b>
<b>Tabla 8. Clases de Certificación y Porcentaje del Total de las Exportaciones e Importaciones que se Certifican</b>	<b>94</b>
<b>Tabla 9. Mercado Potencial</b>	<b>96</b>

## **LISTA DE FIGURAS**

	<b>Pág.</b>
<b>Figura 1. Aceleración de las Exportaciones en los último cinco Años</b>	<b>14</b>
<b>Figura 2. Módulo de Exportaciones</b>	<b>62</b>
<b>Figura 3. Embalaje e Inspección de la Mercancía en la Aduana Del Puerto de Buenaventura</b>	<b>75</b>
<b>Figura 4. Procesos de Exportación</b>	<b>79</b>
<b>Figura 5. Procesos de Importación</b>	<b>81</b>
<b>Figura 6. Certificación Iso 9000</b>	<b>97</b>
<b>Figura 7. Certificación Iso 14000</b>	<b>97</b>
<b>Figura 8. Certificación Ohsas 18001</b>	<b>98</b>
<b>Figura 9. Certificación Haccp</b>	<b>98</b>
<b>Figura 10. Sectores potenciales a certificar</b>	<b>99</b>
<b>Figura 11. Porcentaje de Entes Certificadores Colombiano</b>	<b>99</b>

## RESUMEN

**Análisis de los procesos de certificación para las inspecciones de mercancías de importación y/o exportación en la aduana colombiana del año 2008;** es una investigación en la cual constituye una propuesta para mejorar todos procesos se que viven hoy en día en marco de los negocios internacionales, ya que estos impulsan el mejoramiento de nuestro país y lograr ser competitivos frente a otros mercado internacionales.

De acuerdo a la investigación realizada se logro evidenciar que los procesos de exportación e importación en nuestro país se encuentran hoy en día con problemas que sujetan tanto a grande empresas como a la pequeñas, produciéndoles sobre costos que alteran el resultado final de todo un flujo en procedimientos, que a su vez son pocos claros y deficientes para realizar tales procesos; es por ello que se a propuesto por medio de esta investigación entrar a manejar el uso de la certificación, concepto que fue utilizado durante el gobierno del presidente Ernesto Samper con el fin de contra restar el contrabando de todas la mercancía que entraba en nuestros puertos y que ayudo en la agilización de tramitología y procedimientos aduaneros, pero luego fue eliminado durante el mandato del Presidente Andrés Pastrana debido a que no cumplió con la finalidad de reducir el contrabando.

Aun así el término de certificación tiene como tal una finalidad el cual consiste en permitir que los procedimientos sean más ágiles y eficientes otorgándoles mayores beneficios tanto en costos como así mismo en la movilización de las mercancías en los procesos de exportación e importación.

Como resultado de la investigación se puede evidenciar que tales procesos de exportación e importación que son sometidos al criterio de certificación tiene mayor movilidad tanto en los puertos colombianos como internacionales ya que integran eficiencia y efectividad para salida y entrada de mercancía teniendo en cuenta que son las grandes empresas, Pymes, las que logran ganar mediante el uso de la certificación puesto que se reducen los costos para lograr ingresar o sacar la mercancía del país; aun así durante la investigación se logro identificar que existe un problemática que en general delimita que los procesos de exportación e importación y es la falta de respeto que tiene la autoridades tanto aduanera como policíacas en las normas establecidas para libre flujo de las mercancías y que por ende se quieren corregir por medio de la inspección y certificación de la mercancía por entes privados e internacionales.

## INTRODUCCIÓN

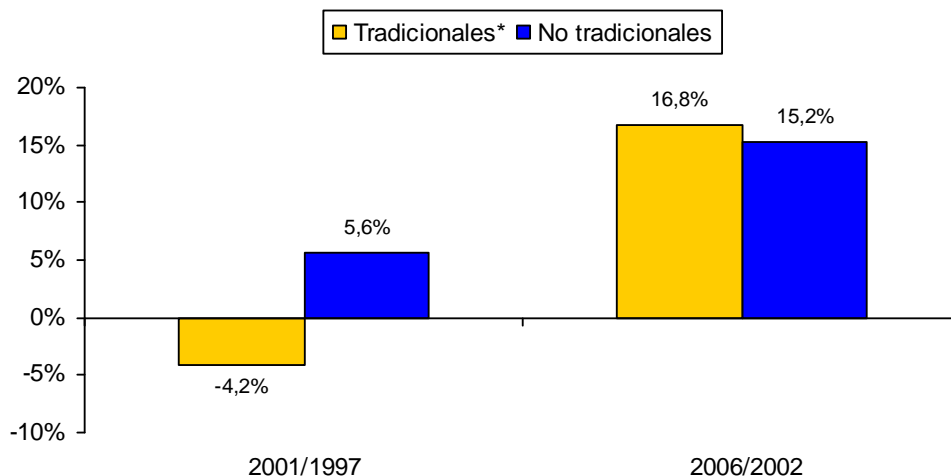
Esta investigación constituye una propuesta para mejorar los procesos de importación y exportación en lo que se refiere a la certificación de mercancías en el desaduanamiento de las mismas y en el proceso de exportación, aunque el *decreto 2685/99* y sus diferentes modificaciones establecen las reglas de juego a seguir sobre la aplicación de la normatividad aduanera en Colombia. Es importante resaltar los tiempos y los inconvenientes que se presentan en los diferentes procesos en el país.

Esta investigación se delimita para el proceso que se realiza para las mercancías aéreas que salen y entran por el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y que pertenece a la ciudad de Palmira, pero presta sus servicios a la ciudad de Santiago de Cali, al igual que los procesos que se realizan por la administración de Buenaventura.

El estudio de la articulación de los procesos pretenderá mostrar la eficiencia y la eficacia en el arte de ser competitivo, en una estructura global que hoy lo impone y arrastra a las economías emergentes para alcanzar el éxito y colocar productos con estándares de calidad y en el menor tiempo posible, en los mercados de destino a los cuales aplica Colombia y los futuros acuerdos comerciales que están dando lugar a buscar día a día la exigencia en los procesos.

Colombia es una economía emergente desde el año de 1991, cuando se presentaron los procesos de apertura y se empezaron a recibir los frutos teniendo en cuenta los esquemas de diversificación de los productos colombianos en los mercados internacionales.

**Figura 1. Aceleración de las exportaciones en los últimos cinco años**



Fuente: Exportaciones colombianas del 2000 al 2007 [en línea]: Cálculos de Fedesarrollo con datos DANE. Bogotá. D.C.: ASOBANCARIA, 2007. [Consultado 5 de Abril de 2008]. Disponible en Internet: [http://www.invima.gov.co/Invima/normatividad/docs\\_alimentos/circular\\_dg100\\_00437\\_07.pd](http://www.invima.gov.co/Invima/normatividad/docs_alimentos/circular_dg100_00437_07.pd)

Por tanto, se hace necesario que los esquemas de los procesos en Colombia en materia aduanera mejoren los tiempos en Pro de la disminución de los costos. La investigación estudia los factores que implica la disminución de los éstos si se tuviese en cuenta la certificación de los productos tanto en la bodega del vendedor como en la del comprador y no se limitara a la obligatoriedad de la norma técnica o en cumplimiento de las normas sanitarias obligatorias.

En Colombia, tanto las exportaciones como las importaciones de las mercancías están continuamente sujetas a control, bajo normas oficiales que decreta obligatoriedad para los procesos de certificación y esto es dado bajo la supervisión de la Superintendencia de Industria y Comercio, por el cual deberán obtener el certificado de conformidad expedido por un organismo nacional acreditado de certificación de productos, o por un organismo privado de certificación reconocido.

Bajo la Circular Externa N° 69 de 29/08/02 del Ministerio de Comercio Exterior establece la nómina de productos sujetos al cumplimiento de Normas Técnicas Colombianas Oficiales Obligatorias, las cuales deben ser cumplidas para obtener los vistos buenos dando como consecuencia que para una exportación o importación es obligatorio.

Los productos que son sujetos a inspecciones técnicas en calidad son los siguientes:

- Equipos de comunicación destinados a la transmisión de datos.
- Automotores, carrocerías, remolques y semi-remolques.
- Combustibles derivados del petróleo.
- Semillas.
- Fertilizantes, enmiendas y acondicionadores del suelo.
- Inoculantes para leguminosas.
- Lacto reemplazados con destino a la alimentación animal.
- Productos biológicos empleados en la prevención y diagnóstico de las enfermedades de los animales domésticos.
- Aves destinadas a la reproducción y huevos fértiles para incubación.
- Gasolina y ACPM o diesel marino.

El artículo 2 define por visto bueno los trámites previos a las exportaciones e importaciones para aquellos productos sometidos a:

- Registro sanitario u autorización previa del carácter sanitario.
- Norma técnica obligatoria.
- Permiso fitosanitario o zoosanitario o que requieran licencia o registro de venta.
- Certificado de emisiones de prueba dinámica,
- Cupo por salvaguardias cuantitativas.
- Control de protección para la capa de ozono.
- Política de absorción de producción nacional.

Adicional a los anteriores, el artículo tercero precisa que los sujetos a vistos buenos son:

- Los recursos pesqueros.
- Los vehículos o sus componentes no sometidos a norma técnica obligatorias.
- Equipos de vigilancia y seguridad privada.
- Los isótopos radiactivos y material radiactivo.
- Las prendas privativas de la fuerza pública
- Los hidrocarburos y gasolina.

La importación de bienes sometidos a medidas antidumping, son medidas compensatorias o salvaguardias cuantitativas impuestas por la autoridad de comercio exterior. Los bienes sometidos a estas medidas administrativas se incorporan en el la importación de bienes sujetos a vistos buenos o requisitos exigidos por autoridades administrativas los cuales se indican a continuación.

## **1. MINISTERIO DEL TRANSPORTE**

De acuerdo a lo establecido por los Decretos 540/95 y 2424/95, los vehículos automóviles deben adjuntar a la solicitud la tarjeta de inscripción y la ficha o resolución de homologación expedidas por el Ministerio del Transporte, y Las subpartidas para los vehículos automóviles, remolques y semi remolques destinados a:

- 1. Servicio público para el transporte de pasajeros
- 2. Servicio público privado de carga
- 3. Servicio público privado de carga
- 4. Vehículos Especiales de partida 87.05 como:
  - Camiones grúas
  - Camiones automóviles para sondeo o perforación
  - Camiones de bomberos
  - Camiones hormigonera
  - Coches barredera, regadores y análogos para la limpieza de vías públicas
  - Coches radiológicos
  - Los demás



## **2. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE**

De conformidad con la Resolución 528/97 y la Circular Externa MINCOMERCIO No.90/97, se estableció el listado de bienes sujetos al requisito de Certificación de Protección de la Capa de Ozono (sobre no utilización de sustancias agotadoras) ante el Ministerio del Medio Ambiente.

Por medio del Decreto 1228/97 y la Circular Externa MINCOMERCIO No.54/97 se determinaron los bienes sujetos a requisitos de Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica ante el Ministerio del Medio Ambiente.

Con las Leyes 17 del 22 de enero de 1.981 y 573 del 26 de junio de 1.997, Colombia se adhirió a la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, la cual establece restricciones al comercio internacional de especies relacionadas en el apéndice de dicha Convención. Por ello, para su importación requiere la expedición por parte del Ministerio del Medio Ambiente del permiso CITES.

Aunque no se relacionan en este documento las subpartidas por las cuales podrían clasificarse dichas especies, los importadores de especies no domésticas o sus productos deberán consultar el apéndice número uno del CITES ante el Ministerio del Medio Ambiente, con el objeto de verificar este requisito, que hace obligatorio el permiso del Ministerio para obtener el registro o licencia de importación.

### **3. INGEOMINAS - INSTITUTO DE INVESTIGACION E INFORMACION GEOCIENTIFICA, MINERO**

#### **3.1 AMBIENTE NUCLEAR**

Fundamentado en los Decretos 1452/98 y 1129/99, se fijó el listado de productos que deben presentar las solicitudes de importación. A este se proceso igualmente se debe adjuntar el oficio de autorización expedido por INGEOMINAS. En el registro se debe describir la aplicación específica y el uso de los componentes, los tipos de emisiones o generadores de potencia, y frecuencia, describir la forma de detección, tipo de controladores de la emisión. En caso contrario se puede exigir una certificación del fabricante, indicando que el bien en sus componentes no requiere o no utiliza material radioactivo.

#### **4. INSTITUTO NACIONAL DE PESCA Y ACUICULTURA – INCODER.**

Los importadores de recursos pesqueros, de acuerdo con la Ley 13 de 1.990 y el Decreto 948/95, están obligados a obtener la autorización para su comercialización a cargo del INCODER. La entidad expide una Resolución autorizando la actividad y expide el visto bueno para la importación de recursos pesqueros.

Para la aprobación de la solicitud deberá presentarse el formulario de registro de importación con el visto bueno del INCODER y copia de la Resolución correspondiente.

## **5. INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO – ICA.**

Le corresponde otorgar vistos buenos a las solicitudes de importación así:

### **5.1. PERMISO FITOSANITARIO Y ZOOSANITARIO.**

**5.1.1 La Resolución 1238 del 20 de abril de 1.992 del ICA.** Define los animales, vegetales y sus subproductos que en la importación requieren permiso fitosanitario o zoosanitario del ICA. Las subpartidas sometidas y procedimientos esos requisitos se relacionan en la Circular Externa conjunta MINCOMEX. 30 de febrero 29 del 2.000.

**5.1.2 Licencia o Registro de Venta.** Con las Resoluciones 1056 de abril 17 de 1.996 y 3079 de octubre 19 de 1.995, se establecieron los requisitos para la importación de insumos pecuarios y agrícolas, para lo cual se exige la Licencia o Registro de Venta del ICA, autorización requerida cuando se importa un producto procesado terminado, para uso pecuario o agrícola.

**5.1.3 Concepto de Insumos.** Se exige cuando se importa materia prima para incorporarla en la producción de esos bienes. Este último concepto también debe acreditarse cuando se importan muestras con destino a investigaciones, experimentos o similares.

**5.1.4 Constancia de Autorización.** Cuando se trate de la importación de materia prima, utilizada para la producción de insumos pecuarios o agrícolas para su comercialización se requerirá la Constancia de Autorización expedida por el ICA.

**5.1.5 Licencia de Venta en Importación de Materia Prima.** Es importante aclarar que cuando el titular de una Licencia de Venta del producto terminado, importa una materia prima incluida dentro de la formulación que consta en dicha licencia, únicamente deberá adjuntar a la solicitud del registro la Licencia de Venta respectiva.

**5.1.6 Reglamento Técnico número rtc-002 mdr Empaques para los Productos Agrícolas para Consumo humano que se importen, se produzcan y se comercialicen en el territorio nacional.**

“El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural y el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, en uso de las facultades que le confieren los artículos 12, 16 y 23 del Decreto 397 de 1995, el Decreto 0967 de 2001 y el Decreto 210 de 2003.

**CONSIDERANDO:**

Que algunos de los factores asociados al empaque que ocasionan pérdidas en la comercialización de los productos agrícolas para consumo humano son:

- a) La extralimitación de la capacidad del empaque en cuanto a peso, volumen y/o número de unidades del producto empacado.
- b) La inadecuada manipulación del producto empacado por el peso excesivo.
- c) El empleo de empaques que no protegen al producto, favoreciendo el deterioro del mismo y su contaminación.

**RESUELVE:**

Artículo 1º. Objeto. La presente Resolución tiene por objeto establecer el Reglamento Técnico a través del cual se señalan los requisitos mínimos que deben cumplir los empaques para los productos agrícolas para consumo humano que se importen, se produzcan y se comercialicen en el territorio nacional con el fin de prevenir riesgos en la salud humana, salud vegetal, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores campo de aplicación. El presente Reglamento se aplicará a los empaques elaborados con cartón, madera, plástico, icopor, fibra vegetal y sintética utilizados por los productos agrícolas como las frutas, las hortalizas, los tubérculos, leguminosas que se Artículo 5º. Requisitos generales para el empaque. El empaque utilizado en productos agrícolas debe cumplir los siguientes requisitos con el fin de prevenir riesgos en la salud humana, salud vegetal y evitar prácticas que puedan inducir a error al consumidor:

- a) Debe ser nuevo.
- b) Estar construido con materiales inertes e inocuos y libres de residuos de fabricación.
- c) Permitir su manipulación y estibamiento durante el transporte y el almacenamiento.
- d) Contar con un diseño que permita la ventilación del producto en caso de requerirlo.

- e) Debe tener las medidas que le permita modular con las estibas de acuerdo con la Norma ISO 3394.
- f) No debe superar los límites de peso máximo establecidos por la OIT y el Ministerio de Salud, hoy Ministerio de la Protección Social.
- g) Antes de ser utilizado debe estar correctamente almacenado para garantizar la conservación de sus propiedades y evitar la contaminación con agentes biológicos y químicos.
- h) Debe contener en forma impresa los datos del fabricante del empaque.

Artículo 6°. Requisitos específicos para el empaque. Se deberán cumplir con los requisitos específicos establecidos para los diferentes tipos de empaques, los cuales se hallan contemplados en la Norma Técnica Colombiana NTC 5422 Anexo N° 1, de este Reglamento Técnico y que hace parte integral de la presente Resolución, la cual toma elementos de las Normas Técnicas Colombianas existentes para algunas frutas, hortalizas y tubérculos.

Artículo 7°. Demostración de la conformidad. Los procedimientos, condiciones, requisitos y las normas técnicas vigentes sobre empaques para productos agrícolas contemplados por el presente Reglamento Técnico deberán cumplirse por cada uno los agentes de la cadena de comercialización, así:

Los fabricantes, proveedores y/o distribuidores de empaques adoptarán el presente Reglamento Técnico avalado y reconocido por la Superintendencia de Industria y Comercio, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de mecanismos del auto declaración. De igual forma, se acogerán a las disposiciones del Ministerio de la Protección Social (Estatuto de Seguridad Industrial), a la Resolución 00485 y al Decreto 1731 de 1967.

Todos los comerciantes, incluidos los de los mercados mayoristas o centrales de abastecimiento, plazas de mercado, grandes superficies o hipermercados, supermercados y demás establecimientos de comercio en los que se vendan los productos agrícolas de que trata el Artículo 2° de la presente Resolución, velarán por el cumplimiento de los requisitos contemplados por el presente Reglamento Técnico.

Artículo 8°. Entidades de coordinación, vigilancia y control. Corresponde al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural la coordinación del funcionamiento del presente Reglamento Técnico; las tareas de implementación serán ejercidas por las Secretarías Departamentales de Agricultura o quien haga sus veces, las centrales de abastos y las administraciones de mercados mayoristas y minoristas, con el fin de tomar las medidas pertinentes que conduzcan el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente resolución

Compete a la Superintendencia de Industria y Comercio ejercer las tareas de vigilancia y control del presente Reglamento Técnico, de acuerdo con lo establecido en los Decretos 3466 de 1982, 2153 de 1992 y 2269 de 1993.

Artículo 9°. Partida arancelaria. Los empaques objeto del presente Reglamento Técnico se clasifican dentro de las siguientes partidas arancelarias:

- 39.23: Empaques y envases de plástico;
- 44.15: Cajones y cajas de madera;
- 48.17 y 48.19: Cajas y bolsas de papel o cartón;
- 63.05: Sacos y talegas de yute, algodón, fique, polietileno, polipropileno y cabuya.

Artículo 10. Revisión y actualización. Dando cumplimiento a lo estipulado en los artículos 10 al 15 del Capítulo VI de la Decisión 562 de la Comunidad Andina CAN, relacionado con la Notificación, Emisión, Registro y Revisión de los Reglamentos Técnicos, se establece el presente Reglamento Técnico Definitivo.

Artículo 11. Sanciones. El incumplimiento de lo establecido en el presente Reglamento Técnico dará lugar a las sanciones previstas en los Decretos números 3466 de 1982, 2153 de 1992, 2269 de 1993 y las demás disposiciones aplicables.

Parágrafo. La responsabilidad civil, penal y/o fiscal originada en la inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente reglamento serán las que determinen las disposiciones legales vigentes y recaerá en forma individual en los fabricantes, proveedores y/o distribuidores de empaques, comercializadores e importadores de productos agrícolas para consumo humano.

Artículo 12. Vigencia. De conformidad con el numeral 5 del artículo 9° de la Decisión 562, del 26 de Junio de 2003, el presente Reglamento Técnico empezará a regir dentro de los seis (6) meses siguientes contados a partir de la fecha de publicación de esta resolución en el Diario Oficial, con el fin de cumplir con el objetivo legítimo perseguido, para que los productores, importadores y comercializadores de los productos objeto de este Reglamento Técnico, y los demás sectores afectados, puedan adaptar sus procesos y/o productos a las condiciones establecidas por el reglamento<sup>0,1</sup>.

---

<sup>1</sup> DECRETO 210 DE 2003 (8 Febrero). Por la cual se reglamenta el artículo 189 de 1999 [en línea] .Bogotá.D.C: Consejo Superior de Comercio Exterior. Ministerio de industria comercio y turismo, 1999. [Consultado el 6 de abril de 2008]. Disponible en Internet: [http://www.secretariasenado.gov.co/leyes/D2685\\_99.HTM](http://www.secretariasenado.gov.co/leyes/D2685_99.HTM)

## **6. MINISTERIO DE SALUD**

De acuerdo con la Ley 7a. del 24 de enero de 1.979 las sustancias de uso en salud pública, especialmente los plaguicidas de aplicación en el área de salud pública, requieren para su importación en Colombia el trámite de registro sanitario expedido por el Ministerio de Salud. Esta entidad que además deberá expedir el visto bueno sobre la solicitud de registro o licencia de importación previa a su importación.



## **7. MINISTERIO DE MINAS ENERGIA**

Con el Decreto 1082 del 28 de mayo de 1.994 y Resolución 81411 de 25 de julio de 1.994 se estableció que los combustibles líquidos requieren la inscripción del importador en el Ministerio para la certificación de la calidad. El Ministerio de minas, Dirección de Hidrocarburos, expide el visto bueno sobre la casilla 18 de la solicitud de registro o licencia de importación.

**8. REGLAMENTO TÉCNICO QUE SE APLICA A LOS EQUIPOS DE USO  
FINAL DE ENERGÍA, TANTO DE FABRICACIÓN NACIONAL COMO  
IMPORTADOS, COBIJADOS POR LAS SIGUIENTES SUBPARTIDAS  
ARANCELARIAS**

- 8.1 Subpartida. 8415101000 Con equipo de enfriamiento inferior o igual a 30.000.
- BTU/hora 8415109000 8415109000 De pared o para ventanas, formando un solo cuerpo o del tipo sistema de elementos separados ("split-system"): Los demás.
- 8415811000 Con equipo de enfriamiento inferior o igual a 30.000 BTU/hora.
- 84.15.81.90.00 Con equipo de enfriamiento y válvula de inversión del ciclo térmico (bombas de calor reversibles): Los demás.
- 84.15.82.30.00 Superior a 30.000 BTU/hora pero inferior o igual a 240.000 BTU/hora.
- 84.15.82.40.00 Superior a 240.000 BTU/hora.
- 84.15.83.00.00 Máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire que comprendan un ventilador con motor y los dispositivos adecuados para modificar la temperatura y la humedad, aunque no regulen separadamente el grado higrométrico Los demás, con equipo de enfriamiento:  
Sin equipo de enfriamiento.
- 84.18.10.00.10 De volumen inferior a 184 litros.
- 84.18.10.00.20 De volumen mayor o igual a 184 litros, pero inferior a 269 litros.
- 84.18.10.00.30 De volumen mayor o igual a 269 litros, pero inferior a 382 litros.
- 84.18.10.00.90 Combinaciones de refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas:  
Los demás.
- 84.18.21.00.10 De volumen inferior a 184 litros.
- 84.18.21.00.20 De volumen mayor o igual a 184 litros, pero inferior a 269 litros.

- 84.18.21.00.30 De volumen mayor o igual a 269 litros, pero inferior a 382 litros.
- 84.18.21.00.90 Los demás
- 84.18.29.00.00 Los demás.
  
- 84.18.30.00.00 Congeladores horizontales del tipo arcón (cofre), de capacidad inferior o igual a 800 l.
  
- 84.18.40.00.00 Refrigeradores, congeladores y demás material, máquinas y Aparatos para la producción de frío, aunque no sean eléctricos; bombas de calor, excepto las máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire de la partida 84.15.
  
- 8.2 Refrigeradores Domésticos. De compresión: Congeladores verticales del tipo armario, de capacidad inferior o igual a 900 l.
  
- 85.01.10.10.00 Motores para juguetes.
  
- 85.01.10.91.00 De corriente continua.
  
- 85.01.10.93.00 De corriente alterna, polifásicos.
  
- 85.01.20.00.00 Motores y generadores, eléctricos, excepto de los grupos electrógenos Motores de potencia inferior o igual a 37.5 W: Con reductores, variadores o multiplicadores de velocidad.
  
- 85.04.10.00.00 Transformadores eléctricos, convertidores eléctricos estáticos (por ejemplo: rectificadores) y bobinas de reactancia (autoinducción) Balastos (reactancias) para lámparas o tubos de descarga.
  
- 85.16.10.00.00 Calentadores eléctricos de agua de calentamiento instantáneo o acumulación y calentadores eléctricos de inmersión; aparatos eléctricos para la calefacción de espacios o suelos; aparatos electrotérmicos para el cuidado del cabello (por ejemplo: secadores, rizadores o calienta tenacillas) o para secar las manos; planchas eléctricas; los demás aparatos electrotérmicos de uso:
 

Doméstico; resistencias calentadoras, excepto las de la partida 85.45 Calentadores eléctricos de agua de calentamiento instantáneo o acumulación y Calentadores eléctricos de inmersión.
  
- 85.39.10.00.00 Faros o unidades “sellados”.
  
- 85.39.29.90.00 Los demás: Los demás.

- 85.39.31.00.00 Lámparas y tubos eléctricos de incandescencia o de descarga, incluidos los faros o unidades “sellados” y las lámparas y tubos de rayos ultravioletas o infrarrojos; lámparas de arco Lámparas y tubos de descarga, excepto los de rayos ultravioletas: Fluorescentes, de cátodo caliente.

## **9. REGLAMENTO TÉCNICO QUE SE DEBE TENER EN CUENTA LAS DEFINICIONES INCLUIDAS EN LAS NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS QUE SE RELACIONAN A CONTINUACIÓN**

- 5100 Etiqueta genérica informativa de desempeño energético.
- 4366 Eficiencia energética en acondicionadores de aire para recintos. Rangos de eficiencia energética y etiquetado.
- 3292 Aire acondicionado. Acondicionadores de aire para recintos.
- 4295 Método de ensayo para clasificación de acondicionadores de aire para recintos.
- 4720 Métodos para medir el desempeño de los calentadores eléctricos para Almacenamiento de agua para propósitos domésticos.
- 5020 Eficiencia energética en artefactos refrigeradores, refrigeradores-congeladores y congeladores para uso doméstico.
- 2078 Artefactos refrigeradores domésticos. Refrigeradores con o sin compartimiento de baja temperatura. Características y método de ensayo.
- 4097 Artefactos refrigeradores sin escarcha para uso doméstico refrigeradores con compartimiento para congelar alimentos o almacenar alimentos congelados y congeladores de alimentos que utilizan circulación de aire forzada.

### **9.1 CARACTERÍSTICAS Y MÉTODO DE ENSAYO.**

- 4298 Artefactos domésticos para almacenamiento de alimentos congelados y congeladores domésticos de alimentos.
- 4371 Artefactos refrigeradores domésticos. Refrigeradores con compartimiento congelador.
- 5101 Eficiencia energética. Bombillas fluorescentes compactas. Rangos de desempeño energético y etiquetado.
- 5102 Eficiencia energética. Bombillas fluorescentes de dos casquillos. Rangos de desempeño energético y etiquetado.
- 318 Tubos fluorescentes para alumbrado general.

- 5103 Eficiencia energética. Bombillas eléctricas de filamento de tungsteno para uso doméstico y usos similares de iluminación en general. Rangos de desempeño energético y etiquetado.  
189 Electrotecnia. Bombillas eléctricas de filamento de tungsteno para uso doméstico y usos similares en general.
- 5104 Eficiencia energética en acondicionadores de aire tipo unitario. Rangos de eficiencia energética y etiquetado.
- 5105 Eficiencia energética en motores eléctricos de inducción. Rangos de eficiencia y rotulado.
- 3477 Máquinas eléctricas rotatorias. Métodos para la determinación de las pérdidas y de la eficiencia de las máquinas eléctricas rotatorias a partir de ensayos – excluyendo las máquinas de vehículos de tracción.
- 5106 Eficiencia energética en calentadores de agua eléctricos tipo almacenamiento para propósitos domésticos. Rangos de eficiencia y rotulado
- 5107 Eficiencia energética. Balastos electromagnéticos. Rangos de desempeño energético y etiquetado.
- 5108 Eficiencia energética de balastos electrónicos. Rangos de desempeño energético y etiquetado.
- 5109 Medición del flujo luminoso.
- 5111 Eficiencia energética en motores eléctricos. Método de ensayo para medir la eficiencia.

## **9.2 TECNOLOGÍA AMERICANA.**

- 5112 Eficiencia energética de balastos. Método de ensayo.
- 5115 Eficiencia energética. Acondicionadores de aire tipo unitario. Método de ensayo.

## **10. MINISTERIO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL**

De acuerdo con el Decreto 2439 del 2 de noviembre de 1.994 y con base en la política de absorción de productos agropecuarios, adoptada por el Consejo Superior de Comercio Exterior se fijó como requisito para la importación de algunos de esos productos el visto bueno del Ministerio de Agricultura. De este requisito se exceptúan las importaciones que sean originarias de países miembros de la Comunidad Andina - CAN (Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela) y de Chile.

## **11. MINISTERIO DE DEFENSA**

Le corresponde al Ministerio de Defensa Nacional expedir las autorizaciones en las importaciones así:

### **11.1 VEHÍCULOS BLINDADOS**

Con base en los Decretos 1409 del 8 de junio de 1.984 y 2480 de 1.994 se reglamentó la exigencia de autorización previa del Comando General de las Fuerzas Militares, para la importación de vehículos blindados o con protección antibalas. El Comando General procederá bajo el cumplimiento de los requisitos correspondientes a expedir el Oficio de Autorización a los particulares, que se adjuntará a la solicitud de registro o licencia de importación.

### **11.2 PRENDAS DE USO PRIVATIVO DE LAS FUERZAS MILITARES**

El Ministerio de Defensa con fundamento en el Decreto 938/88, expide a través del Comando de las Fuerzas Militares, por el Comandante de Brigada en el Ejército o el equivalente en la Armada Nacional, Fuerza Aérea Colombiana y Comandante de Departamento de Policía Nacional los Oficios de Autorización para la importación de prendas militares, textiles empleados para la fabricación de uniformes de campaña, insignias y medios de identificación de uso privativo de las Fuerzas militares y la Policía Nacional.

Las subpartidas por las cuales podrían clasificarse esos bienes, dependen de la naturaleza y uso de los mismos como prendas de uso privativo. Su importación estará sujeta al trámite del registro o licencia de importación al cual se anexará el correspondiente oficio de autorización.



## **12. SUPERINTENDENCIA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA**

El Decreto 356/94 determinó que la importación de equipos utilizados para el espionaje o contraespionaje, de detección y alarma, el equipo utilizado en circuito cerrado de televisión y los elementos utilizados para defensa personal, deben registrarse ante la Superintendencia. Esta Entidad expedirá la correspondiente Resolución por la cual registra como importador a la persona solicitante.

### **13. INSTITUTO NACIONAL DE VIGILANCIA DE MEDICAMENTOS Y ALIMENTOS – INVIMA**

Por medio de los Decretos 2092 del 2 de julio de 1.984, 677 del 26 de abril de 1.995, 3075 del 23 de diciembre de 1.997, 219 del 30 de enero de 1.998, se establecieron los requisitos para la importación de medicamentos y equipo médico, alimentos, cosméticos y productos para el aseo, de uso humano, así como para las materias primas utilizadas en su producción. De forma general, la importación requiere el visto bueno para materias primas y equipo médico, Registro Sanitario para los productos terminados. El importador efectuará el trámite ante el INVIMA y adjuntará a la solicitud de registro de importación copia del registro sanitario de los bienes sometidos a esta autorización. Los bienes sometidos a Registro Sanitario o visto bueno para su importación, se clasifican en las partidas arancelarias señaladas en la Circular Conjunta MINCOMERCIO No. 034 de 1 de marzo del 2000.

#### **14. REGIMEN IMPORTACIONES CON NORMA TECNICA CONTROLADA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

El Decreto 300 de 1.995 estableció la obligación de demostrar el cumplimiento de las normas técnicas colombianas oficiales obligatorias. Su aplicación está reglamentada por las Circulares Conjuntas MINCOMEX - SIC 7 y 8 de 1.999.

En estas circulares se incluye el listado de los bienes por subpartida, y procedimiento para la certificación de conformidad en los términos señalados por la Superintendencia de Industria y Comercio, de esta Circular. Se incluyen las subpartidas de los vehículos o sus componentes no sometidos a normas técnicas colombianas oficiales obligatorias, que están obligados al registro de importación por el Artículo Tercero del Decreto 2680 de 1999.

El importador contrata una Sociedad Certificadora debidamente inscrita y autorizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, para efectos de la inspección previa al embarque en el país del cual se despachará la mercancía hacia Colombia y la correspondiente expedición del Certificado de Inspección. Este requisito se estableció para los "productos sensibles" clasificables por los siguientes capítulos, partidas o subpartidas del Arancel de Aduanas: (Decreto 567/96).

**Tabla 1. Posición arancelaria que requiere el invima decreto 567 de 1996**

1901901000	2009600000	210200000	404101000	1006
1902	2009700000	402109000	703100000	1501001000
2002	2009801100	402211900	703200000	1501003000
2007	2009801200	2207100000	712200000	1502001900
2009110000	2009801300	2207200010	713109000	1502009000
2009190000	2009801400	2208202000	713209000	1503000000
2009200000	2009801900	2302200000	713409000	1506001000
2009300000	2009802000	2501	713909000	1507900010
2009400000	2009900000	2519902000	1005901200	1507900090
2009500000	2103	2523	1005902000	1508100000
4011	5211	2914130000	2916201000	3105600000
5007	5212	2915310000	2916202000	3105901000
5111	5309	2915350000	2916209000	3105902000
5112	5310	2930400000	3105909000	3809
5113	5311000000	2930909010	3206	3812100000
5208	5407	3105100000	3207	3823110000
5209	5408	3105200000	3208	3823120000
5210	5512	3105300000	3209	3823130000
8418220000	5513	3105400000	3210	3823190000
8418290000	5514	3105590000	3212	3824909110
8418300000	5515	5803	5903200000	6911100000
8418400000	5516	5804	6001	6912000000
8418500000	5603	5805000000	6002	7005211010
8419110000	5701	5806	61	7018100000
841919	5702	5807	62	7208
8421120000	5703	5808	63	7209
8422110000	5704	5809000000	8703	7210
8450110000	5705000000	5810	8704	7211
8450120000	5801	5811000000	8705100000	7212
8450190000	5802	5903100000	8705200000	8903
8451210000	8504401000	8517500000	8705200000	901831
8470100000	8504409000	8519	8705400000	9401800000
8470210000	850612	8521	8708	9606210000
8470290000	850630	8523200000	8711	9606220000
8471	850640	8528	8715001000	1513211000
8473300000	850650	8534000000	8902	1513291000
8481804000	850660	8539229000	9606299000	3304100000
8481805010	850680	8544200000	9607110000	3402909010
1508900000	8509	8701	9607190000	3808
1511900000	8516	8702	9606291000	1513190000
1512290000	1512110000	1512210000	1513110000	1512190000

**Fuente:** Circular Conjunta. Bogotá.D.C: Ministerio De Industrio Comercio Y Turismo, 1996. P. 25.

## **15. CAPÍTULOS DE LOS ARANCELES DE ADUANA REGIDOS POR EL INVIMA**

**Capitulo 10.** Cereales.

**Capitulo 15.**Grasas y aceites animales o vegetales

**Capitulo 19.** Preparaciones a base de cereales, harina, almidón y fécula o leche, productos de pastelería.

**Capitulo 20.** Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos o demás partes de plantas.

**Capitulo 21 .**Preparaciones de alimentaciones diversas.

**Capitulo 22.** Bebidas liquidas y alcohólicas y vinagre.

**Capitulo 23.** Harinas.

**Capitulo 25 .**Sal, Azufre tierras y piedras, yesos, cales y cementos.

**Capitulo 29.** Productos químicos inorgánicos – Hidrocarburos y sus derivados, halogenados sulfurados, nitrados o nitrosados.

**Capitulo 31.** Abonos

**Capitulo 32.** Extractos curtientes pinturas y barnices taninos.

**Capitulo 33.** Aceites esenciales, preparaciones de perfumería de tocador o cosmética.

**Capitulo 34.** Jabón, agentes de superficie orgánicos preparaciones para lavar, prelaciones lubricantes, ceras artificiales, preparaciones para odontología.

**Capitulo 38.** Productos diversos de la industria química.

**Capitulo 40.** Cauchos y sus manufacturas.

**Capitulo 50.** Sedas.

**Capitulo 52.** Algodones – Tejidos de mezcla (Denia tejidos con hilados de distintos colores).

**Capítulo 53** .Las demás fibras textiles: hilados de papel y tejidos de hilados de papel.

**Capítulo 54.** Filamentos sintéticos o artificiales.

**Capítulo 55.** Fibras sintéticas o artificiales discontinuas.

**Capítulo 56.** Tela sin tejer.

**Capítulo 57.** Alfombras para el suelo de materia textil.

**Capítulo 59.** Telas impregnadas para uso técnico de materia textil.

**Capítulo 60.** Tejidos de Punto.

**Capítulo 61.** Prendas y complementos de vestir de puntos

**Capítulo 62.** Prendas y complementos de vestir excepto lo de puntos.

**Capítulo 63.** Los demás artículos Textiles.

**Capítulo 69.** Productos de harinas ciliacias.

**Capítulo 70** .Vidrios y sus manufacturas.

**Capítulo 71.** Perlas finas naturales o cultivadas, piedras preciosas o semi preciosas, metales preciosos chapados en metal, bisutería y monedas

**Capítulo 72.** Metales comunes y manufacturas de estos metales.

**Capítulo 84.** Reactores nucleares, caldera, maquinas y artefactos mecánicos

- **84.18** Refrigeradores, congeladores y demás materiales, maquinas y aparatos para producción de frío.

- **84.19** Aparatos y dispositivos, aunque se calienten eléctricamente (calentadores de agua), secadores para esterilizadores, pasterización, evaporación y condensación y los demás.

- **84.21** Centrifugadoras.

- **84.22** Maquinas para lavar, vajillas maquina y aparatos para limpiar o secar botellas, maquinas y aparatos para llenar, cerrar, tapas, taponar o etiquetar botellas, latas, cajas, sacos, bolsas.

- **84.50** Maquinas para lavar ropa, incluso con dispositivo de secado

**Capítulo 85.** Transformadores eléctricos.

**Capítulo 87.** Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, (CKD).

**Capítulo 89.** Barcos y demás artefactos flotantes.

**Capítulo 90.** Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión, instrumentos y aparatos médicos quirúrgicos, partes y accesorios de estos instrumentos y aparatos.

**Capítulo 94.** Muebles, mobiliarios o medico quirúrgicos.

**Capítulo 96.** Manufacturas diversas.

## 16. NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE ETIQUETADO

Están sujetos a reglamentaciones en materia de envasado y etiquetándolos siguientes productos:

- Plaguicidas. Decreto N° 1843 de 22/07/91. Ministerio de Salud.
- Bebidas alcohólicas. Decreto N° 3192 de 21/11/83.
- Medicamentos, cosméticos y afines. Decreto N° 677 de 16/04/95, Decreto N° 219 de 30/01/98.
- Productos de higiene personal. Decreto N° 1545 de 4/08/98.
- Productos de aseo, higiene y limpieza y otros productos de uso doméstico. Decreto N° 677 de 16/04/95, Decreto N° 1545 de 4/08/98. Ministerio de Salud.
- Productos lácteos. Decreto N° 2437 de 30/08/83, Resolución N° 2310 de 24/02/86.
- Semillas. Resoluciones N°1880 y 1881 de 10/07/92.
- insumos pecuarios. resolución n° 1056 de 17/04/96.

### 16. 1 REGLAMENTO TÉCNICO PARA CONFECCIONES

Según la resolución 0532 del 30 de marzo de 2002 de mincomex se decreta que:

**Artículo 3.** Este Reglamento Técnico aplica a los productos Clasificados por el Arancel de Aduanas Colombiano, dentro de las Subpartidas Arancelarias de la Sección XI, correspondientes a los capítulos 61 (Confecciones de punto), 62 (Confecciones Plano) y 63 (Confecciones Hogar), así como a los productos que se clasifican dentro de la Partida 4203 (Prendas de vestir en Cuero), especificadas así:

**Tabla 2. Reglamento técnico para Confecciones**

Código	Designación de la Mercancía
4203	Prendas y complementos (accesorios), de vestir, de cuero natural o cuero regenerado.
4203.10.00.00	- Prendas de Vestir
	- Guantes, mitones y manoplas:
4203.21.00.00	- - Diseñados especialmente para la práctica del deporte
4203.29.00.00	- - Los demás
4203.30.00.00	- Cintos, cinturones y bandoleras
4203.40.00.00	- Los demás complementos (accesorios) de vestir



**ARTÍCULO 13.** Registro de Fabricantes e Importadores: para poder importar o comercializar los productos incluidos en el Artículo No. 3 de este Reglamento Técnico, los fabricantes en Colombia como los importadores de tales productos, deberán estar inscritos en el Registro de Fabricantes e Importadores de productos o servicios, sujetos al cumplimiento de Reglamentos Técnicos, establecido por la Superintendencia de Industria y Comercio.<sup>1</sup>

## **16.2 REQUISITOS SANITARIOS PARA LA IMPORTACIÓN DE JUGUETES**

Que mediante Resolución 3158 del 10 de Septiembre de 2007, el Ministerio de la Protección Social, expidió el reglamento técnico de emergencia para los juguetes, sus componentes y accesorios, que se comercialicen en Colombia, la cual fue publicada en el Diario Oficial No. 46751 del 14 de septiembre de 2007. Que en el país aún no hay laboratorios acreditados por la Superintendencia de Industria y Comercio –SIC-, que realicen ensayos técnicos para la evaluación de Conformidad, de acuerdo con lo dispuesto en el reglamento técnico de emergencia que se establece en la citada resolución.

Que se requiere implementar un mecanismo que facilite la comercialización de los productos sometidos al cumplimiento del reglamento técnico de emergencia, sin perjuicio de la responsabilidad que les asiste a fabricantes e importadores de juguetes. En Colombia se establecieron por obligatoriedad de las certificaciones para todos los productos, estas certificadoras son avaladas por la superintendencia de industria y comercio como las siguientes:

- Cotecna
- Icontec
- Bureau veritas
- Sgs
- Intertek
- Corporación centro de investigación y desarrollo tecnológico –cidet-

A partir del año en que se expidió decreto fueron obligatorias las certificaciones para Ecuador y Venezuela para aquellos productos con valor del cuyo valor FOB. En la actualidad no se aplica sino bajo el cumplimiento de las normas técnicas establecidas y sanitarias impuestas por el Gobierno Nacional.

En concordancia lo que se quiere mostrar es la facilidad y la articulación de los procesos de certificación y eliminar el paradigma del costo en el proceso de certificación. Si a bien se utilizarán las certificaciones pre embarque y post embarque de los importadores y exportadores los reclamos serian menores y la probabilidad de la conformidad en el estado y recibo de la mercancía serian superior al 60 %.

---

<sup>2</sup>Resolución 0532 de marzo de 2002.Reglamento técnico para confecciones. Micomex. Bogotá. D.C: Legis 2003. 325p.

Nuestro país esta aprendiendo a negociar, no somos un país negociador por naturaleza, la nación se ha abierto al mundo a partir del año de 1999 y una de sus estrategias fue el plan estratégico exportador nacional desarrollando cultura exportadora, a través de cinco objetivos fundamentales que le han permitido hoy un crecimiento para mayores niveles de inversión.

Ese plan, ha sido regionalizado a través de los diferentes planes estratégicos exportadores regionales los cuales han permitido identificar una oferta productiva para cada región. El desconocimiento al mismo proceso negociador, al proceso aduanero a la poca infraestructura en los puertos y aeropuertos permite un elevado costo para realmente ser competitivo.

Es el ejemplo de los comercializadores internacionales cuando se negocia con China, en donde manifiesta que:

China, es un mercado que deja muchas lecciones” dado que “muchos empresarios se deslumbran con precios muy bajos: pantalones vaqueros o jeans, pero no saben cerrar un trató serio, es decir, con una garantía de calidad y cumplimiento de entrega, los comerciantes tiene que enfrentar situaciones inesperadas al abrir el contenedor en el puerto de Buenaventura, los pedidos llegan incompletos o son llenados con baratijas de toda clase.<sup>3</sup>

El proceso fuera diferente, si se contrata una firma certificadora en el país de origen, la cual certificará la cantidad, la calidad y el tipo de producto que se está importando. Cuando llegasen al territorio aduanero nacional y las condiciones fueran totalmente diferentes se tendría plena seguridad de lo que se esta importando y no se incurriría en sobre costos, reclamaciones innecesarias, teniendo en cuenta que para el país asiático el pago indispensablemente debe ser anticipado o través de carta de crédito irrevocable, confirmada y a la vista, es decir, el pago no obstante, se utilicen los intermediarios del mercado cambiario, debe de ser inmediato al despacho.

En una exportación confluyen diversos factores en la cadena logística que muestran un retraso en días y a veces hasta semanas por no cumplir los requerimientos aduaneros pertinentes al proceso. En la mayoría de los casos se presentan demoras las cuales se ven reflejadas en incremento de los costos de importación y exportación.

De acuerdo a lo expuesto, definiremos un proceso como "una secuencia ordenada de actividades en las que intervienen personas, materiales, equipamiento, y algunas veces un aplicativo, organizadas de forma lógica para producir un resultado planificado y deseado que satisfaga los requerimientos del cliente o usuario".

---

<sup>3</sup> GARCIA SIERRA, Alfredo. China un país que deja muchas lecciones. En: El País, Santiago de Cali: (22 de marzo, 2008); p. C4, 1-2.

Las entradas y salidas de mercancía que se mencionan deberán ser medibles y adaptables al cambio de los procesos no se puede hablar de un proceso estático sino que debe procurarse sea dinámico de acuerdo a las circunstancias. Esta medición hará mención al «qué se hace en el proceso», debe tener una misión claramente definible «qué - para qué - para quién», unas fronteras delimitadas, con entradas y salidas concretas, una secuencia clara de etapas claramente identificables en Subprocesos y debe poderse medir «cantidad-calidad-costos».

Sin embargo, en muchas ocasiones, el alcance y entorno de los procesos no suele ser homogéneo, resultando un tanto complicado, descubrir el inicio y el fin del mismo, debiendo establecerse un límite desde el punto de vista operativo, de dirección. Un proceso puede ser realizado por una sola persona, o dentro de un mismo departamento. Sin embargo, mientras más complejo se involucra diferentes áreas funcionales y departamentos de la organización, en mayor o menor medida; lo que dificulta el control y la gestión.

Cuando un proceso es complejo no es fácil establecer responsables sobre el mismo, pues las áreas involucradas, asumen un compromiso sobre el conjunto de actividades que ejecuten, pero la competencia sobre la totalidad del proceso no suele ser asumida por alguien en concreto por lo que, la administración del procesos exige la existencia de un propietario del mismo.

En el mundo entero la misma tendencia de la adopción de la Administración de Procesos llegó a las empresas públicas, generando en algunas de ellas, cambios significativos. Sin embargo, fueron las instituciones directamente relacionadas con el comercio exterior, quienes al tener una interacción con clientes internacionales externos a la empresa, recibieron una alta influencia de las premisas de los procesos, empezando así a contemplar este tipo de conceptos en su operatividad.

Cabe recalcar que en el mundo globalizado un factor que influye sobre la competitividad de un país y lo atractivo del mismo para la inversión extranjera suele ser la complejidad de los trámites relativos a las operaciones de su Industria. Este factor en particular ha obligado que los países hagan esfuerzos conjuntos para simplificar la tramitología relativa a importación y a la exportación.

Bajo este contexto desde hace muchos años, las aduanas de los países desarrollados empezaron a considerar la teoría desarrollo de la gestión de procesos, insertándola en sus operaciones aduaneras, obteniendo como resultado de su aplicación enormes avances y clientes externos a su institución muy satisfechos. Desde ese entonces y siguiendo como ejemplo la experiencia de los países de mayor desarrollo económico, en las aduanas de países de relativo y menor desarrollo económico empezó a manejarse un nuevo concepto hasta entonces no utilizado.

Es así como la aduana americana, en respuesta a las exigencias del mercado, y presionada por la amplitud de cuestiones que manejaba, conformó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, encargándole crear una estructura en donde la Administración aduanera contribuiría al beneficio de la Nación, teniendo como resultado una organización más eficaz y flexible, con un elevado índice de participación del personal. La concreción de este ideal se consolidó mejorando el uso de la tecnología de información, creando y perfeccionando un sistema automatizado, determinando y mejorando sus procesos esenciales y proporcionando al funcionario la formación necesaria.

De esta manera, se empezó por redefinir los procesos esenciales, enfocando sus prioridades y objetivos, y determinando claramente los usuarios, y necesidades, fue así como la aduana americana motivada por la gran cantidad y complejidad de cuestiones por atender, formó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, pidiéndole desarrollar una estructura organizativa que permita contribuir al beneficio del país. Así, el grupo en mención basó su accionar en una mejora del uso de la tecnología de la información, automatizó la mayoría de las operaciones aduaneras y capacitó al personal eficientemente, redefiniendo los procesos esenciales y enfocando su gestión a los mismos.

Como se ha mostrado, los países de gran desarrollo económico han recurrido a reestructurar sus procesos empresariales y en este caso los aduaneros, con fines de lograr mayor eficacia y rentabilidad, considerando siempre las consecuencias que podrían tener los mismos en el área comercial. Bajo esta nueva perspectiva las aduanas han empezado a identificar sus procesos, dándole mayor importancia a los procesos clave cuya incidencia en la eficiencia de la institución es muy alta para el logro de la eficiencia de sus operaciones.

## 17. PROCEDIMIENTOS

Dentro de la temática de la Administración de Procesos, suele utilizarse términos relacionados que ayudan una mejor puesta en práctica de esta gestión en las empresas, uno de ellos es el procedimiento, cuya utilización en los últimos tiempos se ha convertido en la base para conseguir los avances tan esperados en cuanto a eficiencia.

Hasta hace algunos años, ciertas empresas confundían los procedimientos con los procesos, considerándolos sinónimos. Sin embargo, a medida que el uso de la Gestión de Procesos en las Instituciones comenzó a difundirse su interpretación fue mucho más acertada. Para efectos metodológicos a fin de establecer una definición clara y concreta de lo que significa un procedimiento, se dice que un procedimiento es "una guía detallada que muestra secuencial y ordenadamente cómo una persona o más realizan un trabajo."; o la "Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso. Algunos autores y para efectos de certificaciones de calidad de las empresas se reconoce también a los procedimientos como los documentos que describen una actividad sobre la que debe existir control, y en el cual se dice el qué, cómo, cuándo dónde y quién lo realiza, haciendo referencia si fuera necesario a otra documentación.

Según se ha explicado, se entiende como procedimiento a la secuencia de actividades relacionadas entre sí y su forma de ejecución que llevadas a la práctica por una o varias personas constituyen una estación de trabajo. A diferencia de un proceso que sólo describe una serie de actividades de manera general; mientras que el procedimiento describe o representa gráficamente a las actividades que son parte de un proceso. En otras palabras, para la clara definición de lo que es un proceso, se requiere el uso de documentos auxiliares o procedimientos en los que se detalle como, cuando, donde, por qué y por quienes se realizarán dichas actividades.

En la elaboración de un procedimiento debe considerarse la existencia de los siguientes puntos

### 17. 1 CONCEPTOS DESDE SU ESTRUCTURA SON BÁSICAMENTE

**Objeto del procedimiento.** Donde se define la finalidad concreta del procedimiento.

**Campo de aplicación.** Se el alcance de aplicación del procedimiento.

**Responsabilidades.** Se fijan y delimitan de acuerdo a ejecución, control del procedimiento y verificación.

**Referencias.** Se indican los documentos que se deben considerar para ejecutar el procedimiento.

**Definiciones.** Se debe describir claramente aquellos conceptos que nuevos o de compleja comprensión para evitar errores o disparidad de pareceres.

**Especificaciones y estándares.** Mostrar los parámetros o especificaciones estándares que permitan controlar o medir una operación.

**Documentos.** Es la muestra de los formatos de documentos a emplear.

**Instrucciones.** Es la descripción de la tarea y operaciones que la componen de una forma concisa y clara, especificando el método las condiciones, los medios humanos y materiales necesarios para su realización, adjuntando si se considerara oportuno un diagrama de flujo del proceso y algunas veces el tiempo que debe tomar su realización.

La importancia de la existencia de los procedimientos para la ejecución de un proceso es fundamental, pues la puesta en marcha del mismo no se realizará como se pretende en forma repetitiva si es que no que no cuenta con este tipo de documentos auxiliares.

## **17. 2 PROCEDIMIENTOS ADUANEROS**

De la misma manera, al igual que en las empresas privadas, las aduanas han incursionado desde hace algunos años en el uso de los procedimientos, como apoyo y detalle exacto de las tareas que conformarán los procesos. Este uso se ha hecho aún más evidente, desde que los temas de definición de los procesos clave del negocio aduanero fueron parte del plan estratégico de las administraciones aduaneras.

Dentro del ámbito aduanero, se entiende por procedimiento a las actividades aduaneras interrelacionadas, descritas de forma secuencial, en donde se muestra su forma de ejecución para ser llevadas a la práctica por actores del mismo, según corresponda. Un procedimiento abarca la obtención, el almacenamiento, el proceso y la transmisión de información, motivo por el cual la base para la simplificación de procedimientos internacionales en materia de comercio debe ser la utilización de sistemas de información.

Esta nueva tendencia de utilización de los procedimientos, ha permitido que en las aduanas, al menos sus procesos principales, estén claramente documentados logrando establecer la forma repetitiva de su funcionamiento y una mejora visible para los Operadores de Comercio Exterior, quienes percibirán mayor formalidad de la aduana al utilizarse estos documentos. Sin embargo, muchos de estos procedimientos aún cuando tienen todas las características exigibles no persiguen los lineamientos dados al respecto por

los organismos rectores de las Operaciones Aduaneras y del Comercio Internacional; haciéndose necesario su consideración en este sentido.

La organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Convenio de Kyoto en la facilitación aduanera, es la organización mundial de Aduanas, es una organización intergubernamental independiente en asuntos aduaneros cuya función principal es conseguir la eficiencia y efectividad de las Aduanas. Por esta razón, la Organización Mundial de Aduanas se ha preocupado en incentivar a las Administraciones aduaneras para que modifiquen sus procedimientos de despacho de mercancía por otros más ágiles, simples y que promuevan lo acordado en legislaciones y acuerdos internacionales como medio de fomento del comercio internacional.

La idea de la utilización de los procedimientos para efectos aduaneros surgió de la demanda del Comercio Internacional de simplificar la tramitología relativa al comercio. Para lograr este objetivo se requiere que la Aduana se comprometa como parte integrante del Proceso de Comercio Internacional, a mejorar sus procesos sin descuidar el control considerando su papel en la recaudación pero pensando siempre en brindar la tan deseada facilitación. La mencionada simplificación de procedimientos traerá como consecuencia directa la reducción de costos operativos y conexos a la operación aduanera, permitiendo que el producto pueda ser colocado en el mercado a menor precio, generando más demanda del mismo y contribuyendo al crecimiento económico del país.

La concreción de la simplificación y armonización de los procedimientos, constituye un progreso en los procesos aduaneros; mejorando los ingresos de los países y haciéndolos más competitivos, como resultado de un incremento en la eficiencia y efectividad de las administraciones aduaneras por la desaparición de la burocracia y la complejidad de los trámites aduaneros identificados como barreras al comercio. Por la incidencia reciente de la utilización de procedimientos en las administraciones aduaneras, la Organización Mundial de Aduanas decidió referirse al tema de una manera detallada, a través de un anexo específico en el Convenio de Kyoto, procurando así, no sólo la simplificación, sino también la armonización de los procedimientos aduaneros de sus Países Miembros, sin olvidarse del concepto del control; para lo cual, se han dado una serie de convenciones, programas, lineamientos y asesorías en busca de la tan esperada estandarización como impulso al comercio internacional.

Para lograr la tan preciada armonización, uno de los instrumentos cuyo uso asegura su consolidación lo constituye las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera, mismas que aunque no tienen carácter vinculante, sin embargo, su profundidad en lo que respecta a las técnicas y prácticas aduaneras lo catalogan como uno de los mecanismos que deberían ser usados por las Administraciones Aduaneras para cumplir sus objetivos.

Cabe recalcar que uno de los temas más manejados a nivel de la Organización Mundial de Aduanas es el consolidar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para mejorar sus procesos de control y operatividad; a través del intercambio de información y prácticas comunes no duplicadas, que ayudarán a combatir la corrupción y lograr la tan buscada simplificación.

En este mismo sentido, algunos organismos internacionales han estado trabajando en relación con los lineamientos a la simplificación de procedimientos y facilitación al comercio, como lo son la Organización Mundial de Comercio, Banco Mundial, UNCTAD, UNECE.



## **18. EL CONVENIO INTERNACIONAL DE KYOTO PARA LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS RÉGIMENES ADUANEROS**

En el año 1974 el convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros se puso en vigencia. Luego de una actualización y revisión fue adoptado por el Consejo de Cooperación Aduanera en 1999 como el lineamiento básico para la modernización y logro de la eficiencia de los procedimientos aduaneros a través del protocolo de enmienda del Convenio Internacional de Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros.

Desde su puesta en vigencia varios países del mundo han venido adhiriendo al mencionado convenio, sin embargo Colombia no ha adoptado formalmente el Convenio. Si bien es cierto, a pesar de no existir una obligación por la falta de ratificación formal de ciertos países al Convenio, han considerado la incorporación de ciertos lineamientos en sus legislaciones nacionales.

Cabe recalcar que aún cuando se insista en la inserción de los países al convenio, lo que realmente se persigue es la puesta en práctica de las recomendaciones dadas en el citado documento, pues a través de su uso se pretende establecer una visión generalizada entre las Administraciones aduaneras de lo relacionado a procesos aduaneros, transparencia, proceso legal, uso de tecnologías de información, técnicas modernas de perfiles de riesgo.

El objetivo central del uso del Convenio de Kyoto constituye el logro de la eficiencia de sus procedimientos de una manera simple y promoviendo la utilización de la tecnología. Además persigue el cumplimiento de los siguientes principios dentro de las Aduanas.

Procedimientos armonizados y simplificados  
Desarrollo continuo y mejoramiento de las técnicas de control  
Maximizar el uso de Tecnologías de información  
Trabajo conjunto entre aduanas y comercio"

Así también, en el convenio se recomienda considerar los "elementos clave de la Administración de las aduanas modernas, los que son:

- Automatizar
- Técnicas de manejo de riesgo
- Uso de información previo al arribo
- Uso de transferencia electrónica de datos
- Cooperación con otras aduanas
- Normativa funcional, operativa y fácilmente accesible y realizable"

## **19. LA OMC, UNCTAD Y OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE VELAN POR LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO**

En busca de la eficiencia comercial, la OMC ha venido realizando esfuerzos para eliminar las barreras al Comercio, una de las cuales constituye la existencia de Procedimientos Complejos en las Aduanas, a pesar de, los avances los resultados no han sido alentadores pues son contrarrestados por la corrupción y la ineficiencia. No obstante, las metas que siempre busca alcanzar la OMC son la eliminación de Procedimientos aduaneros complejos, puesta en producción de procedimientos simples y cuya ejecución tome el tiempo necesario y mejora de los Deficientes procedimientos aduaneros.

Como ha sido claramente notorio por la interrelación que tienen las actividades aduaneras con el comercio internacional, la Organización Mundial de Comercio y la Organización Mundial de Aduanas están directamente relacionadas tanto así que dentro del Gatt existen artículos directamente relacionados a aspectos de facilitación al comercio, otorgándole a la OMA el carácter de complementaria a la OMC, considerando sus actividades como soporte de facilitación. Por esta misma razón, en la conferencia ministerial de la OMC en Doha acordó un programa de trabajo que consideró la Facilitación del comercio como uno de los temas a tratarse en la siguiente Reunión Ministerial, lo cual motivó a la OMA a exhortar a sus países signatarios a adoptar el Convenio de Kyoto o por lo menos a seguir sus lineamientos principales.

Así también la UNCTAD ha sido designada como la encargada de implementar la Declaración de Columbus sobre Eficiencia Comercial, en donde se pretende, a nivel mundial, generar acciones prácticas en base a recomendaciones y pautas a que los Gobiernos, organizaciones internacionales y nacionales, las empresas deben adoptar según les corresponda. Se han definido 6 áreas básicas entre ellas la de Aduanas, para dar cumplimiento a las mismas se solicitó estrechar las relaciones entre la UNCTAD y organismos como la Comisión Económica para Europa (CEPE), Centro de Comercio Internacional (CCI), Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESAP). Cuyos esfuerzos Conjuntos integrados generarán la facilitación en el Comercio Internacional.

Para el ámbito aduanero, por el papel trascendental que las Administraciones aduaneras tienen en el Comercio Internacional, pues son actores de toda transacción con otro país. Se requiere que su operación habitual sea lo suficientemente funcional, ágil y simplificada para que el impacto dentro de la cadena de comercio internacional sea positivo y no atente contra las futuras transacciones que puedan realizarse.

Para el efecto uno de los compromisos de la Declaración de Columbus ha sido el considerar programar urgentemente una reforma para los procedimientos problema o ineficaces. Para lo cual cita las recomendaciones del Convenio de Kyoto. En este sentido, se hace hincapié en considerar el uso de la tecnología en todas sus operaciones, siguiendo el ejemplo de aduanas más automatizadas como la neozelandesa, Australiana, Americana, Tahitiana.

Las consideraciones esenciales que se obtuvieron en este sentido fueron lograr:

- La simplificación y normalización de procedimientos
- Estandarizar documentos aduaneros tanto físicos como electrónicos

## **20. LA IMPORTACION DE DE MERCANCIAS Y SU EJECUCIÓN A NIVEL INTERNACIONAL**

### **20.1 PRINCIPALES PROCESOS ADUANEROS**

Tal como se ha mencionado anteriormente, las Administraciones Aduaneras, al igual que cualquier empresa manejan procesos. Mismos que han sido considerados según su importancia, para efectos de determinar los objetivos de sus respectivas filosofías corporativas. De esta manera, luego de analizar el impacto, que cada uno de estos procesos tenga en la función aduanera; han determinado los procesos claves, estratégicos y de apoyo.

Es de dominio público, que los procesos por los cuales más se preocupan las Administraciones Aduaneras son los que constituyen el mayor Volumen de sus transacciones. Es así como, en Colombia, se, han puesto especial interés por los macro - procesos de Importación y Exportación de Mercancías, los cuales a su vez se dividen en Subprocesos de carga y despacho, conocidos como los procesos claves de las aduanas, en lugar de enfocar sus esfuerzos en los procesos estratégicos y soporte. Para el efecto, y conociendo los procesos base de las operaciones aduaneras, se centrara la explicación detallada en los Subprocesos del Macro proceso de Importaciones, exportaciones y transito aduanero que será estratégica para el desarrollo del presente trabajo. Y dentro de todas las modalidades existentes, nos referiremos específicamente a los procesos de Importación, exportación y transito aduanero.

Desde esta perspectiva, se hace necesario aclarar que el Proceso o Macro - proceso de Importaciones no puede definirse solamente como una serie de actividades relativas al ingreso de mercancías a un país, sin ignorar su connotación económica para nuestros países, quienes usan los productos o insumos importados como base para obtener lucro y como generador de fuentes de trabajo.

### **20.2 PROCESO DE LA CARGA DE IMPORTACIONES EN COLOMBIA**

El Macro Proceso de Importaciones está compuesto por dos Subprocesos muy importantes. Y aunque se limitara la sugerencias al Subproceso de importaciones, exportaciones y transito aduanero, no se podrá entrar en el tema, sin mencionar la interrelación directa con el subproceso de Carga. Este proceso constituye la contraparte del proceso de importaciones, tránsito aduanero y de exportaciones pues además de constituir el inicio del Macro Proceso de Importaciones y formar parte del proceso de Exportaciones. Es la fuente para la mayoría de información que servirá de base en el proceso.

El Proceso de Carga está definido como la serie de operaciones realizadas tanto por funcionarios aduaneros como por (Operadores de logísticos, Navieros, agentes de Carga,) con el objetivo de manejar la carga que ingresa o sale del territorio aduanero, en nuestro caso territorio aduanero colombiano.

El mismo, al igual que otros procesos aduaneros, contempla la interacción de la aduana con los Operadores logísticos en las diferentes etapas del proceso. Esta relación no es siempre con el mismo operador, sino que a lo largo del mismo, considera la participación de varios actores entre ellos tenemos al proveedor, consolidador, transportista, agente de carga, almacenista, desconsolidador, importador. Sin embargo, a pesar que este proceso es transversal entre la mayoría de procesos aduaneros por su relación directa, ya sea al proveer o recibir información del proceso de Despacho. La actuación en cada uno de ellos dependerá de la legislación existente, así como del tipo de Macro proceso del cual sea parte, trayendo como resultado la existencia de varios Subprocesos de carga. Por tal razón, el de carga, es parte de los dos Macro procesos más importantes de las Administraciones Aduaneras, el de Importaciones y Exportaciones, constando también dentro de procesos menores.

Para el desarrollo de este trabajo, se hace necesario conocer a fondo el Subproceso de Carga de Importaciones, para comprender su relación con el tema central del trabajo de grado el mismo empieza con la contratación de un transportista que entrega a la aduana la información relativa al manifiesto de carga. La mercancía en cuestión dependiendo si es o no consolidada, necesita la interacción de un Consolidador, quien dará a la aduana los detalles de la mercancía de la cual está a cargo. Al arribo del medio de transporte se procederá a descargar la mercancía, autorizando su depósito temporal en bodegas habilitadas, en espera de la salida de zona primaria de los bienes autorizados para el efecto, luego de efectuarse el correspondiente proceso de despacho.

Como es evidente, el proceso de carga de importaciones tiene un inicio y un fin, relacionándose con el proceso de despacho en varias ocasiones, la mayoría con una perspectiva indirecta, pues proveen información de sobordos de carga arribada, de faltantes, sobrantes, bodegas habilitadas, y otros datos básicos para corroborar la declaración de Mercancías ante la aduana. Por otro lado de manera más directa, en su parte final, al no permitirse la salida de la mercancía de zona primaria sino se llevó a cabo con un proceso de despacho, para el cual se cumplieron todas las formalidades.

Al existir esta relación transversal a lo largo del proceso de importación, es lógico deducir que las mejoras en el Subproceso de carga de importaciones, tendrán un efecto directo en la tan buscada simplificación del proceso de importaciones; motivo por el cual, de la misma forma en que se recomendará a través de este documento una propuesta estandarizada para el Proceso de Carga de Importaciones.

### 20.3 EL PROCESO ADUANERO EN COLOMBIA

Al modelo de sustitución de importaciones de Colombia le correspondió un sistema aduanero poco flexible. El excesivo proteccionismo entrañaba sólidas barreras, como altos impuestos a las importaciones, permisos previos, "requisitos especiales" y toda suerte de trabas que si bien no impedían las compras foráneas, sí las desalentaban. En tal escenario, la reprimida apetencia colectiva por productos extranjeros, supuestamente de mejor calidad y menor precio, presionaba a unas aduanas obsoletas manejadas por empleados poco aptos y con salarios ínfimos y administradas no por gerentes sino nombrados por compromisos políticos de los gobernadores de turno, siempre improvisados y pasajeros, a quienes con ello se pagaba la disciplina política o los favores recibidos. Así, a medida que aumentaban los controles crecía la presión sobre las aduanas y surgían el contrabando y la corrupción.

Tal vez el ejemplo más claro de estas prácticas sea el de los permisos previos, que a principios de los ochenta prácticamente cubrieron todas las posiciones de la tarifa de importación. Como los permisos eran indispensables para importar las mercancías correspondientes a la fracción arancelaria sujeta al requisito, se convirtieron en fuente de corruptelas, pues, entre otros aspectos, el trámite de tales permisos se realizaba en Colombia.

En 1967 con el decreto 444 de 1.967 se incluye la hipótesis del contrabando. Para desalentar la elusión de ese requisito se establecieron sanciones muy severas al contrabando (multas de los altos impuestos, decomiso e incluso cárcel). La evasión del permiso, sin embargo, no se eliminó y la corrupción subió de precio. Con el modelo de sustitución de importaciones las prácticas ilícitas crecieron sin medida. El exceso de barreras al comercio, un aparato burocrático envilecido y la poca voluntad política para corregir la situación, hacían casi imposible erradicar los malos manejos.

Tradicionalmente vista como un ente puramente policíaco, suele olvidarse el hecho fundamental de que la aduana es el punto donde se concreta (y en consecuencia donde aparecen sus bondades o defectos) la política aduanera para el comercio exterior de un país. Y es que la aplicación de esa política no sólo consiste en decir "esto no pasa y esto sí", sino en poner en práctica una sucesión de hipótesis en las que se dice esto pasa si es de tal clase, si se paga tanto y si se cumple con tal o cual normatividad. Esto es, en la aduana se cobran los gravámenes a la importación, lo que entraña una técnica depurada que incluye la identificación, la clasificación arancelaria de las mercancías y su valoración.

En la aduana se vuelve real el pago de cuotas compensatorias y la aplicación de ese universo complicado y dinámico de las regulaciones no arancelarias. Con el advenimiento de la apertura económica y los tratados de libre comercio, especialmente con Estados Unidos, cobra gran importancia la determinación del origen de la mercancía, que entraña la aplicación de una verdadera técnica

para impedir que los productos de otros países se beneficien de tratamientos arancelarios preferenciales. Asimismo, las aduanas son la fuente de la estadística del comercio exterior. El cambio del modelo económico no podía soslayar el problema aduanero. Mal se saldría a competir al mercado mundial si los productos llevan incorporado el gravamen oculto de una aduana tortuosa o, aún peor, corrupta. En 1991 se aceptó plenamente que el sistema aduanero no respondía eficazmente a las necesidades de la apertura y la globalización, por lo que era imprescindible readecuarlo.

## **20.4 LA ADUANA ANTERIOR**

El manejo de la red nacional de aduanas se centralizaba en una Dirección General, ubicada en la capital del país, que no contaba con los mecanismos de supervisión sistemática para evaluar cuando fuese necesario la eficiencia de sus oficinas, especialmente las del campo. Además, no existía una autoridad superior inmediata entre el Director General de Aduanas y el Secretario de Hacienda. Esto, y las demás circunstancias referidas, propiciaban un manejo muy deficiente de las aduanas y del sistema aduanero en general, que se caracterizaba, entre otros aspectos, por lo siguiente:

- Numerosos procedimientos aduanales para el despacho de las mercancías,
- a pesar de que los principios establecidos en la Ley Aduanera y su
- Reglamento no señalaban más que uno. Esto creaba confusión e
- Incertidumbre jurídica entre los importadores y exportadores, además de un
- Sin número de opciones para los malos manejos.
- Nombramiento de mandos medios, especialmente de administradores de aduanas, con base en consideraciones políticas, lo que ampliaba los espacios para la corrupción y la impunidad.
- Los procedimientos para el despacho de mercancías se concibieron para el modelo económico de máxima protección y por ello eran muy complicados y costosos: una declaración muy detallada ante la aduana acompañada de abundante documentación relativa a la operación que se deseaba realizar; revisión minuciosa en diversas "mesas" especializadas (desde la que asignaba un número, hasta la que revisaba el "ajuste" de la liquidación de gravámenes desde el punto de vista aritmético, todo ello de forma manual); períodos de almacenamiento que podían ser breves o muy largos (esto último acarreaba problemas, como el extravío de las mercancías o su virtual abandono), y el reconocimiento aduanero que obligaba a que toda mercancía pasara por un examen sistemático y en consecuencia por la intervención de un vista. El reconocimiento se definía como "el examen de las mercancías de importación o de exportación, o de sus muestras, para precisar su origen, naturaleza, composición, estado, cantidad, especie, envases, peso, medidas y demás características, a fin de comprobar el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la Ley".

Todo ello, propiciaba la exigencia de dádivas, extorsiones y malos manejos en un entorno de insuficiencia de personal, puesto que las operaciones, pese a esos controles y vicios, crecían constantemente.

El reconocimiento era la principal fuente de las prácticas ilícitas, pues era casi imposible cumplirlo, y una vez que el aforador estampaba su firma de "conforme", el particular obtenía una resolución favorable, que en ocasiones era improcedente. Ante el alud de reconocimientos, los aforadores hoy fiscales de aduana acabaron por saltarse el trámite y tan sólo se limitaban a firmar sin ver la mercancía, por lo que el reconocimiento se convirtió en una norma insustancial.

Los horarios de trabajo poco flexibles hacían necesario recurrir a los "servicios extraordinarios", que representaban un alto costo para los importadores y exportadores. Ante ello el importador o su agente de aduana solicitaban un "servicio extraordinario" para el despacho de su mercancía y como éste requería desde el empleado que asignaba el número para el pedimento hasta la intervención de los aforadores. Lo aplicable al procedimiento de retiro de mercancías de la aduana (desaduanamiento) también lo era para el despacho de los equipajes de los viajeros internacionales. En estos casos no había revisión previa de una declaración, puesto que ésta no existía. Así, la aplicación de la franquicia correspondiente quedaba a la discrecionalidad absoluta de los aforadores.

- Para comprobar a posteriori el desaduanamiento, la inspección de las empresas se realizaba de manera descentralizada, mediante un nutrido grupo de inspectores, con poca preparación técnica pero con mucha habilidad para las prácticas indeseables.

- La elaboración de la estadística del comercio exterior era muy rudimentaria. Si bien se usaban computadoras, los datos se capturaban directamente de los documentos tramitados, lo que producía inexactitudes, falta de oportunidad y altos costos. En cada aduana operaba una oficina de informática con su grupo de operadores, quienes capturaban de 70 a 75 de los más de 130 datos que contenía cada manifiesto de aduana. La revisión de todos los vehículos en fronteras y carreteras estaba a cargo de personal armado -el llamado Resguardo Aduanal Mexicano, de escasa capacidad técnica y cuestionable probidad-, agrupado en una corporación que no llegó a ser paramilitar, como era el propósito, pero sí ardorosamente sindicalizada y con altos índices de corrupción.

- Se estableció un régimen de tránsito de mercancías entre aduanas para facilitar las operaciones, especialmente cuando se le combinaba con el despacho a domicilio (Decreto 1909 de 1991). Este régimen, bueno a priori, propició sin embargo enormes abusos por parte de usuarios poco éticos, que introducían mercancías a su amparo con destino a otra aduana a la que con frecuencia aquéllas no llegaban. Con el tiempo se convirtió en un foco más de contrabando y corrupción.



- El régimen de importación temporal, igualmente degradado, lo utilizaban importadores abusivos para introducir mercancías sin pagar impuestos y era frecuente que éstas no se regresaran al exterior al término de su temporalidad. Dado que esas importaciones, que eran cuantiosas, requerían de una fianza, las aduanas tenían en su poder decenas de miles de fianzas que nunca se cobraban por falta de personal y de controles adecuados.
- Reducido número de agentes de aduana (gestores habituales de las operaciones de importación y exportación de particulares), con honorarios aparentemente bajos, escasamente controlados, poco colaboradores y partícipes de las prácticas administrativas irregulares que propiciaba la desorganización. Como las gestiones también podían realizarlas los apoderados aduanales de las empresas e incluso los propios particulares, no era difícil simular la existencia de personas y domicilios, lo cual no era muy conveniente para el fisco.
- Las exenciones, prórrogas, plazos y autorización de operaciones temporales se sujetaban a decisiones expresas de diversos funcionarios, lo que creaba espacios para prácticas inconvenientes. Esto era particularmente grave en el caso de la aceptación, cancelación, control o ejecución de las garantías, especialmente de las fianzas, pero también en las importaciones de menajes de casa y en las que había alguna exención, que para aplicarse necesitaba de las autorizaciones.
- Antigüedad y malas condiciones de las instalaciones físicas y en general de todo el trabajo.

## **21. LAS REFORMAS**

### **21.1 REDEFINICIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS**

Con el propósito de dotar de plena validez al principio de autodeterminación y auto cumplimiento de obligaciones, se emprendieron varias reformas el decreto 1909 de 1991 y el decreto 2685/99 y la resolución 4240 del año 2000 han permitido que el proceso mejore mas no sea eficiente Con respecto al paso de las mercancías a territorio nacional para su reconocimiento, trámite que constituía uno de los peores focos de corrupción debido a la gran discrecionalidad con que operaban los aforadores, se decidió emplear una práctica útil en otros países: no revisar todos los cargamentos, sino unos cuantos, advirtiéndole a los usuarios que si por el ejercicio de las facultades de comprobación -que se conservaron intactas para las aduanas- se descubría que se había declarado con falsedad, las sanciones serían muy severas, es lo que se conoce hoy en día como control posterior.

La selectividad en la exportación generalmente se mantiene en uno de cada 30 camiones; en las operaciones de la industria maquiladora se revisa uno de cada 100, Si en un reconocimiento se descubre que se declaró con falsedad, se pagó con inexactitud en perjuicio del fisco, se eludieron controles o restricciones y se perjudicaron los intereses jurídicos de la aduana, las penas para el agente aduanal que intervino y para sus comitentes y gestores van desde multas y decomisos, hasta la cancelación de la patente del agente e incluso prisión. A finales del año 2004 se inició un modesto programa de cómputo llamado SYGA. Sistema informático de Gestión aduanera. Se pidió a los intermediarios aduaneros cumplir con este requerimiento.

En desarrollo de la política de racionalización y automatización de tramites, bajo la coordinación de la vicepresidencia de la República y enmarcado dentro del programa de renovación de la administración pública – PRAP- El Ministerio de Comercio Industria Y Turismo en coordinación con el departamento Nacional de Planeación, el departamento administrativo de la función Publica y 17 entidades vinculadas al Comercio Exterior, realizó la armonización de los requisitos, trámites y documentos exigidos por la entidades que intervienen en las operaciones de Importación y exportación con el fin de facilitar las transacciones internacionales y propiciar mejores condiciones de competitividad de los productos y servicios nacionales en el exterior. Como resultado de lo anterior, fue expedido el DECRETO 4149 de Diciembre de 2004 “por el cual se racionalicen algunos tramites y procedimientos de Comercio Exterior, se crea la Ventilla Única de Comercio Exterior”.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior, es un instrumento informático que permite el trámite electrónico de las autorizaciones, permisos, certificaciones, o vistos buenos previos exigidos por las respectivas entidades del estado para la realización de las operaciones específicas de importación y exportaciones. El desarrollo informático que soporta la VUCE garantiza la seguridad tecnológica y jurídica de los diferentes trámites al integrar la firma digital y el pago electrónico en línea.

La VUCE esta compuesta por tres módulos:

- **Importaciones:** Tramites electrónicos de licencias previas y registros de importación.
- **Exportaciones:** Trámite electrónico de autorizaciones previas para exportación.
- Formulario Único de Comercio Exterior - FUCE - ante las diferentes entidades. Cuenta con tres componentes:
  - **RUT – RUE:** Identificación y clasificación de la persona natural o jurídica.
  - **Componente Común:** Identifique el trámite y estandariza información del producto.
  - **Componente Misional:** Información propia y de interés particular para cada entidad.

## 21.2 ENTIDADES VINCULADAS

En la VUCE se integran 18 entidades administrativas relacionadas con los trámites de comercio exterior. Estas entidades son:

- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.
- Ministerio de Minas y Energías.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de la Protección social.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ministerio de Agricultura y desarrollo rural.
- Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Cultura.
- Superintendencia de Industria y comercio.
- Superintendencias de Vigilancia y Seguridad Privada.
- Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – ICODER.
- Instituto Colombiano Agropecuario – ICA.
- Instituto Nacional de Geología y Minería – INGEOMINAS.
- Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA.
- Industria Militar – INDUMIL.
- Dirección Nacional de Estupefacientes

### **21.3 REGISTRO ANTE LA VUCE**

Para realizar trámite en cualquiera de los módulos o efectuar consultas ante la VUCE es indispensable haberse registrado previamente, ante el Sistema, para lo cual debe seguirse el siguiente procedimiento: el registro esta reglamentado por las circulares externas Nro. 011 y 038 de 2007.

Sociedades de Intermediación Aduanera (SIAS) , Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP), Usuarios Altamente Exportadores, Apoderados Especiales Importadores que tramitan directamente su licencia o registro de Importación, Exportadores, productores Nacionales oy demás usuarios del módulo FUCE.

Estos usuarios deben de cumplir los siguientes requisitos:

- Obtener el certificado digital ante una entidad certificadora autorizada por la Superintendencia de Industria y comercio.
- Registra la llave digital (token) en línea.

### **21. 4 MÓDULO DE IMPORTACIONES**

El decreto 3803 de 2006 que establece registro de importación ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:

- Las importaciones de Bienes de Libre Importación que requieren permiso o autorización o deban cumplir con algún requisito establecido por alguna autoridad competente.
- Las importaciones de bienes sometidas al Régimen de Previa

## **22. TRÁMITE DE VISTO BUENO Y DOCUMENTOS ANEXOS PARA ENTIDADES EXTERNAS AL MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO**

En el momento de diligenciar la solicitud de importación, el importador debe de registrar en el formulario el nombre de la entidad el cual requiere visto bueno y el código de la misma. El importador deberá indicar en un campo de referencia el número de identificador del documento pertinente (ejemplo número del registro, número del visto bueno número de certificado, etc.) Para que la entidad que lo expidió verifique la veracidad de información del registro con la del documento que reposa en sus archivos. Así mismo, debe de indicar la vigencia del documento. Es Necesario precisar que estos documentos no se deben de anexar. De acuerdo con lo anterior, el sistema asigna electrónicamente la solicitud de importación a las entidades de Visto Bueno para que emitan concepto.

El nombre de la entidad se debe de indicar de acuerdo con los vistos buenos exigidos por las subpartidas arancelarias del producto a importar. Si el usuario no esta seguro debe de consultar el arancel ingresando al sistema Vuce Web, opción: consulta de arancel, en donde podrá ver los vistos buenos para cada subpartida.

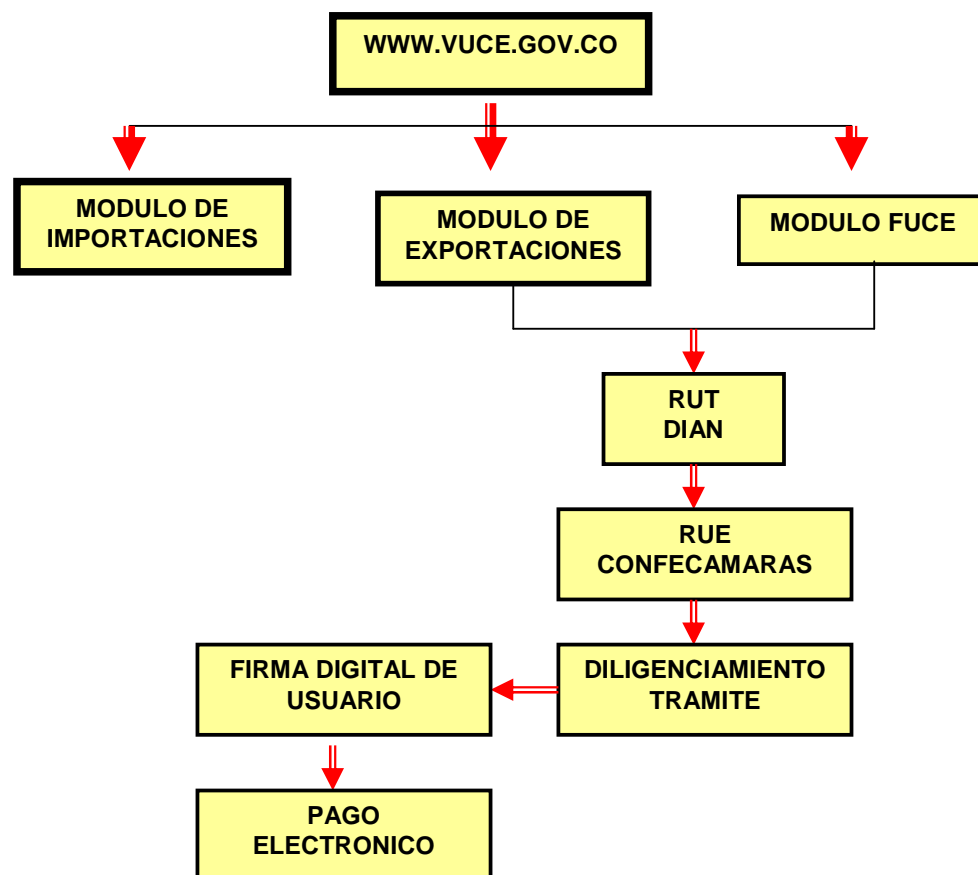
El importador debe de realizar el pago del visto bueno a la entidad que así lo requiera de acuerdo con la política que tenga cada una de estas entidades, actualmente el pago de los vistos buenos del Invima y del ICA se realizan a través de la Vuce. Si el importador no diligencia la Casilla 28 el sistema asigna electrónicamente la solicitud de importación al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde el funcionario encargado de la revisión verifica si requiere o no Visto Bueno. Si lo(s) requiere, asigna mediante el sistema Vuce Web una tarea relacionada a la(s) entidad(es) de Visto bueno competente(s) para ser la revisión de la solicitud de importación, para que emita(n) su concepto. El sistema le enviara automáticamente un correo electrónico al importador informándole que su solicitud de importación requiere visto de determina entidad. El no diligenciamiento de esta casilla por parte del usuario generará una demora adicional en tiempo de respuesta a la solicitud.

La entidad encargada de emitir visto bueno o autorización previa revisa que las subpartidas arancelarias correspondan al producto a importar y emite uno de los siguientes conceptos:

- **Requerimiento al importador:** Se presenta cuando el importador debe de precisar alguna información ó debe de adjuntar algún documento para realizara la evaluación de la solicitud de la importación. El sistema envía un correo electrónico al importador informándole el requerimiento; una vez el importador atiende el requerimiento debe de cerrar la etapa.

- **No requiere:** La entidad a donde fue direccionada la solicitud determina que la misma no es de su competencia.
- **Negada:** Ocurre cuando la entidad no autoriza la importación del bien o este tiene restricciones. Cuando la solicitud es negada se cierra automáticamente para la solicitud.
- **Aprobada:** Se da cuando la entidad de Visto Bueno autoriza la importación del bien.

**Figura 2. MÓDULO DE EXPORTACIONES**



Fuente: Ventanilla Única de Comercio Exterior: 2 .Vol. MINISTERIO DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO, 2007. p. 5.

Lo anterior hace referencia al los procedimientos establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la dirección de Impuestos y Aduana Nacional DIAN., mostrando un avance en los procedimientos y en los procesos de Importación y exportación. A pesar de lo anterior presentan hoy por hoy poca efectividad dando como resultado mucho mas demora en los procedimientos.

Los aplicativos enunciados en las diferentes reformas estructurales aplicadas por las entidades involucradas en los procedimientos deben de optar por una significancia y reducción de los tiempos para desarrollar los procesos de desaduanamiento y el proceso de exportación. Estos procesos conllevan en un largo plazo a que todos los importadores se deban de ajustar pero la variable tiempo y costo es una premisa para todo empresario importador y exportador.

### **23. ANÁLISIS DE UN PROCESO DE LEVANTE DE LA MERCANCÍA EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA**

Es importante destacar que el levante de la mercancía de importación en el caso de que fuera inspeccionada deberá fiscalizarse por parte de la autoridad aduanera, el decreto 2685/99 lo define como fiscales de aduana y será potestativo del señor fiscal definir cómo se realizara dicha inspección en algunas ocasiones se presenta desembalaje total de la mercancía que viene en contenedor esta discrecionalidad del señor fiscal de aduana dependerá del perfil de la mercancía y de quien sea el importador.

Si se presenta inspección se presenta movimientos dentro de las instalaciones portuarias debiendo contratar a un operador portuario para los respectivos movimientos del contenedor. Estos operadores no pertenecen a la sociedad portuaria dado que se tiene un contrato de outsourcing para la prestación del servicio de movimientos dentro del Terminal marítimo de Buenaventura.

Una importación para obtener el levante de la mercancía es decir “El acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos legales”.Art. 1 Decreto 2685 de 1999.

Para el presente estudio se toma como punto de partida el proceso de importación-exportación por la Administración de la Aduana de Buenaventura, el cual se detalla en la siguiente tabla donde se analiza el tiempo para nacionalizar una mercancía de naturaleza general que llegue en contenedores de 20 pies, 40 pies, High Cube (45 pies), al igual para el procedimiento de exportaciones.

Los datos registrados en los siguientes cuadros es un estudio realizado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, La Asociación Nacional de Industriales-Andi Seccional 2008Cali, Comité Asesor Regional de Comercio Exterior Mesa de Logística y Competitividad en donde se tuvo la oportunidad de participar para la realización del presente entre los Meses de Marzo y Abril.



**Tabla 2. Tiempos del proceso de importación de contenedores**

TIEMPOS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE CONTENEDORES				
ACTIVIDADES	UNIDAD	TIEMPOS OBSERVADOS (HR)		
		T. MINIMO	T.	T. MÁXIMO
VISTOS BUENOS Y PERMISOS PREVIOS A LA IMPORTACION				
Licencia de importación	DIAS	5	7	10
Certificado Fito, zôo o sanitario ICA Bogotá		3,5	4	6
Certificado INVIMA Bogotá		2	3	3
Registro de importación VUCE (Esta libre)		3	4	5
Incorporación de documentos de transporte (BL`s y manifiestos de	HORAS	1:00:00	2:00:00	3:00:00
Entrega de documentos de viaje a la DIAN y revisión aleatoria		0:30:00	1:00:00	3:00:00
Asignación número a manifiesto de carga				
TRÁMITES EN ZONA PRIMARIA BL DIRECTO				
Libre plática - DIMAR (terminó para subir a bordo E INICIO DE	HORAS			
Descargue del buque		6:00:00	7:00:00	8:00:00
Informe de inconsistencias a la DIAN por el Naviero				
Traslado de la carga a depósito (Patios)				
Informe descargue completo del buque a SPRBUN				
Confirmación de la carga en SYGA por SPRBun		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Ingreso de información a SYGA por SIA		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Sistema genera número de aceptación de la declaración				
Pago ante banco y confirmación		2:00:00	3:00:00	4:00:00
Aplicación de la selectividad en SYGA		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Levante automático				
Inspección documental				
Inspección física				
Traslado de mercancía a Zona Patio 1 lugar de toma de muestras	HORAS	2:00:00	6:00:00	12:00:00
Entrega de certificados de Sanidad		4:00:00	6:00:00	12:00:00
Entrega de documentación ante la DIAN		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Inspección física firma acta de inspección DIAN		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Generación de número de levante para liberar la mercancía		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Solicitud contrato COMODATO		1:00:00	1:30:00	2:00:00
Liquidación pago de mora y deposito por uso contenedores				
Naviera genera COMODATO				
La SIA solicita autorización para retirar el contenedor ante el CID		1:00:00	3:00:00	4:00:00
La empresa de transporte genera la visita desde la oficina y		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Entrada al muelle		1:00:00	3:00:00	6:00:00
Cargue del contenedor				
Inspección externa del estado del contenedor				
Báscula				
Comodato y Salida del Terminal				
Inspección documental a la salida del Terminal				
TRÁNSITO Y DESCARGUE EN CALI				
Traslado a destino (Cali)	HORAS	4:00:00	5:00:00	6:00:00
Llegada al cliente e inicio operación		2:00:00	6:00:00	12:00:00
Descargue en destino		2:00:00	3:30:00	5:00:00
Entrega contenedor vació en Depósito (Cali)		0:30:00	1:00:00	2:00:00
Tiempo trascurrido desde La libre Platica en la Motonave	HORAS	39:10:00	66:20:00	102:30:00
Tiempo trascurrido desde la libre Plática en la Motonave	HORAS	26:05:00	44:10:00	65:15:00
Descargue Buque - Selectividad SYGA			20:00:00	
Inspección Física - levante			6:00:00	
levante - generación Comodato			1:40:00	
Cargue - salida puerto			6:10:00	
		31:40:00	49:50:00	74:30:00

## **24. PROCESO DE IMPORTACION**

Una importación para obtener el levante de la mercancía es decir “El acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos legales”. Art. 1 Decreto 2685 de 1999. Para proceder al levante de la mercancía y al cumplimiento de los requisitos legales en una importación se debe en primera instancia conocer la clase de artículo(s) para identificar la Posición Arancelaria, Clasificado el producto a importar el arancel de Aduanas indicará si se requiere o no se requiere el permiso de Importación llamado registro para todos aquellos productos que se encuentren en el régimen de Libre Importación ó Licencia de Importación para aquellos productos del régimen de Previa, No obstante la norma aduanera indica si el producto a importar requiere visto bueno de entidades como el Instituto Nacional de Vigilancia Y medicamentos- Invima – se deberá elaborar el registro de Importación.

Este procedimiento de elaborar la licencia de Importación en caso de requerirse oscila entre los cinco (5) y diez(10) días, en caso de requerirse certificado Fitosanitario o Zoosanitario el promedio de días esta entre 3.5 y seis (6) días, en caso de requerirse Certificado del Instituto Nacional de Medicamentos y Alimentos Invima el tiempo oscila entre los dos y tres días, En caso de los registros de Importación el promedio de tiempo en su aprobación esta entre los tres(3) y Cinco (5 ) días, esto se realiza en cumplimiento de las normas aduaneras por lo que en promedio este cumplimiento estará entre Cuatro (4) y Siete (7) días, según sea el caso, es decir, si se requiere registro o Licencia o si se requiere previamente la aprobación del Visto Bueno de ICA o Invima , proceso que se realiza a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

Cuando la mercancía llega al territorio aduanero nacional de acuerdo a lo contemplado en el artículo 90 del Decreto 2685/99 indica “ todo medio de transporte que llegue al territorio aduanero nacional o que se traslade de una parte del país que goce de un tratamiento especial a otra que no la tenga, deberá arribar por los lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y aduanas Nacionales” el artículo 91 del Decreto 2685/99 indica “ el transportador dará aviso de su llegada a la Administración de Aduanas correspondiente , con una anticipación Mínima de doce (12) horas si se trata de vía Marítima, y de una (1) hora, cuando corresponda a vía aérea.

Dado lo anterior la Línea Naviera, el Agente de Carga o embarcador deberá reportar a la DIAN los documentos transporte en este caso el Bill of Landing (B/L) a la Administración de la Aduana, cuando el buque arriba al territorio Aduanero Nacional se incorpora los documentos de transporte al Sistema Informático de Gestión Aduanera SYGA, este procedimiento lo realiza el naviero en un promedio entre una (1) y tres (3) horas, es de resaltar que si no se realiza este procedimiento por parte de la línea naviera o agente de carga,

no se puede iniciar el proceso de nacionalización por parte de la sociedades de intermediación aduanera.

Luego de este procedimiento se deberá entregar el documento de transporte a la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales - DIAN para su revisión aleatoria y asignación del numero al manifiesto de carga “el articulo 1ro del Decreto 2685/99 modificado por articulo 1ro 1198/00 indica: Manifiesto de Carga. Es el documento que contiene toda la relación de los bultos que comprenden la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo de medio de transporte y que va a ser cargados y descargados en un puerto o aeropuerto.”

Este procedimiento de la asignación del número al manifiesto de carga oscila entre los 30 minutos y 3 horas. Así mismo, el tiempo de descargue de la mercancía del medio de transporte marítimo, el traslado de la carga a los patios y el informe de descargue completo del buque a la SPRBUN oscila entre 6 y 8 horas; entre tanto la autoridad aduanera estará asignando el numero de manifiesto de carga o sobordo, el tiempo de confirmación de la carga al sistema informático de gestión aduanera en el SYGA por la SPRBUN oscila entre 4 y 8 horas, con lo anterior se concluye que el tiempo que transcurre desde la incorporación al sistema SYGA y la confirmación puede tardar en promedio hasta 11 horas pero de estas once horas se debe de tener en cuenta que la jornada laboral es de 8 horas , con la anterior argumentación el proceso para incorporar los datos de la mercancía al SYGA puede demorarse hasta 2 días.

El procedimiento anterior, indica que la Sociedad de Intermediación Aduanera puede empezar el proceso de nacionalización de la carga e ingresar la información al SYGA soportado con los datos de el documento de transporte, la factura comercial, la lista de empaque, el certificado de origen, los vistos buenos si se requieren y el pago de los tributos aduaneros, esta expresión comprende los derechos de aduana y el impuesto sobre la ventas, ingresada la información al SYGA el sistema genera numero de aceptación de la declaración de importación, este proceso oscila entre 1 y 3 horas, aceptada la declaración se pagan los tributos aduaneros ante el banco y se confirma oscilando entre 2 y 4 horas; el sistema con el anterior procedimiento aplica la selectividad indicando si abra: “levante automático, inspección documental o inspección física”, esta información se obtiene por el sistema marcando un tiempo entre 1 y 3 horas, en caso de que la declaración de importación se le tenga que practicar la inspección física, el tiempo de nacionalización aumenta en un día, lo que no sucede si se diera el levante automático.

Con la inspección física se tendrá en cuenta que se deben generar movimientos de la carga en patio de contenedores a la zona de inspección, siendo allí donde se contrata para la movilización de la carga al operador portuario, el fiscal de aduana determinara aleatoriamente si la inspección de la mercancía la realizara total o parcialmente. La firma del acta de inspección física por parte del fiscal de aduana oscila entre 4 y 8 horas, es decir; adicionando un día mas para la autorización del levante de la mercancía para retirar la mercancía de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de

Buenaventura la Sociedad de intermediación Aduanera debe de tramitar la solicitud del contrato de comodato a la línea naviera como también la liquidación del pago de bodegajes y de uso de infraestructura a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, la Sociedad de intermediación Aduanera debe de dejar pago el deposito de contenedor a la línea naviera o agente de carga. La Sociedad de intermediación Aduanera solicita autorización para retirar el contenedor ante EL CID (ORDEN FOT); este procedimiento demora en promedio 4 horas.

La empresa de transporte terrestre genera la visita desde la oficina y entrega orden de retiro y visita al conductor para que entre a muelle, cargue contenedor, se realice la inspección externa del estado del contenedor, se realice el peso en bascula y se expida el comodato y salida del Terminal marítimo, este proceso oscila entre 1 hora y 6 horas. El transito y descargue en Cali en promedio se da entre 4 y 8 horas.

Lo anterior nos indica que el tiempo para nacionalizar una mercancía por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en promedio esta entre 3 y 5 días, si el proceso dura 5 días es porque se presento inspección física de la mercancía y movimientos para la inspección dando como consecuencia el pago de bodegajes cuya tarifa esta establecida en dólares de los Estados Unidos de Norte América y liquidados a la tasa representativa del mercado del día en que se retira el contenedor del terminal marítimo.

**Tabla 4. Tiempos del proceso de exportación de contenedores**

TIEMPOS DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES				
ACTIVIDADES	UNIDAD	TIEMPOS OBSERVADOS (HR)		
		T. MINIMO	T. PROMEDIO	T. MÁXIMO
PREVIAS AL ENVÍO CARGA				
Certificado de origen	HORAS	3:00:00	6:00:00	10:00:00
Certificado Fito, zoo o sanitario ICA		6:00:00	15:00:00	24:00:00
Declaración de exportación		0:20:00	0:30:00	1:00:00
Reserva Exportador		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Reserva Naviera		2:00:00	3:00:00	4:00:00
Consecución del transportador		5:00:00	0:10:00	0:15:00
Ingreso y cargue del contenedor patio de contenedores		2:00:00	3:00:00	7:00:00
Salida del patio de contenedores y llegada al cliente		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Llegada al cliente e inicio operación		4:00:00	6:00:00	9:00:00
Inspección y embalaje		0:50:00	2:00:00	4:00:00
Entrega documentos de exportación (en planta)	0:30:00	1:00:00	4:00:00	
Entrega documentos de exportación (Zona Franca)	1:00:00	2:00:00	5:00:00	
LLEGADA A BUENAVENTURA				
Tránsito a Buenaventura	HORAS	4:00:00	5:00:00	6:00:00
Tiempo vía Alterna / Interna		0:00:00	0:40:00	2:00:00
Reporte a empresa de transporte		0:30:00	0:40:00	1:30:00
Solicitud de Autorización de embarque		0:15:00	0:40:00	1:00:00
Planilla de traslado				
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BUENAVENTURA				
Generar orden de ingreso desde la oficina SIA (Booking)	HORAS	0:05:00	0:07:00	0:10:00
Generación de la visita por empresa transporte				
Plan A:				
P - Check				
Ingreso al PARE		0:30:00	1:00:00	2:00:00
Entrega de documentación al embarcador				
Aplicación de la selectividad (ICA, Antinarcóticos, DIAN..)		0:20:00	1:00:00	2:00:00
Espera turno para inicio inspección en antinarcóticos, DIAN, ICA,		3:00:00	6:00:00	12:00:00
Inspección en antinarcóticos		2:30:00	4:00:00	8:00:00
Pesaje en Báscula		5:00:00	0:10:00	1:00:00
Descargue en patio		0:15:00	0:30:00	1:00:00
Almacenamiento (estancia en tiempo)		72:00:00	96:00:00	168:00:00
Carga en Buque		0:10:00	0:15:00	0:20:00
Cancelacion del DEX	DIAS	2 días	3 días	5 días
Entrega de exportación	DIAS	depende de destino		
Tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta que el gancho del Buque.	HORAS	96:55:00	130:02:00	232:00:00
Tiempo sin incluir almacenaje	HORAS	24:55:00	34:02:00	64:00:00
Ingreso - descargue en patio		12:47:00		
Almacenamiento temporal		96:00:00		

## **25. PROCESO DE EXPORTACION**

Al observar el proceso de exportación previo al envío de la carga se puede destacar que dichos requerimientos tales como certificados de origen, certificados fitosanitarios, zoosanitarios, declaración de exportación, reserva exportador, reserva naviera, consecución del transportador, ingreso y cargue del contenedor patio de contenedores, salida del patio de contenedores y llegada al cliente, inspección y embalaje, llegada al cliente e inicio operación, entrega de documentos de exportación en planta o si la operación se realiza desde una zona franca tiene en promedio una duración de 50 horas, donde el mayor tiempo en el proceso anterior es el de certificado del Instituto Colombiano Agropecuario con una duración en promedio de 15 horas.

El anterior proceso operativo supone una programación y organización logística adecuada y anticipada desde el mismo momento en el que se realiza la reserva del cupo ante la línea naviera o ante el agente de carga.

Se debe tener en cuenta que cuando el contenedor llega a las instalaciones de la empresa ó donde se va producir el cargue de la mercancía, se debe de realizar una inspección exhaustiva del contenedor, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

El contenedor presenta una marcación estándar, que permite su identificación de manera clara e inmediata.

Para ello se ha elaborado un sencillo sistema de códigos que hoy en día se utilizan internacionalmente y que aparecen tanto sobre el mismo contenedor como en la documentación.

El conjunto de estas indicaciones constituye un real documento de identidad del contenedor y agrupa los siguientes datos:

- Código del propietario: 4 letras
- Número de serie: 6 dígitos
- Código del país: 3 letras
- Dígito del auto-control: 1 dígito (En un recuadro)
- Código de dimensiones y tipo de unidad (Código I.S.O).

También figura sobre el contenedor los datos relativos a su masa bruta máxima y a su tarifa. Conocer las partes de un contenedor es importante: su estructura, tipo de materiales empleados en su fabricación y algunas de las normas de inspección regidas por la IICL; da una tranquilidad en el momento de la revisión física del equipo. La inspección de contenedores se refiere a la revisión física de las unidades en su estructura interior y exterior con el fin de verificar las condiciones mismas de este, mirar si tiene reparaciones adecuadas o no.

Así como detectar si hay diferenciación de las medidas o si las reparaciones fueron hechas recientemente.

Es importante aclarar que hoy en día las navieras en el mundo pueden aplicar los siguientes criterios de inspección:

- IICL
- Cargo Worthy
- Criterios Propios del Exportador

La persona encargada de inspeccionar los contenedores debe conocer de reparaciones y de algunos de estos criterios, con el fin detectar si hay alguna anomalía en el equipo.

El comienzo de toda inspección se hace por la puerta. En ella se encuentra la información que se requiere, a su vez la placa "CSC" la cual representa de una forma simbólica la cédula del contenedor.

- El número del contenedor debe ser igual en la puerta y la placa CSC
- Adhesivo o pegante nuevo en uniones de laminas.
- Marcas o quemaduras reciente de soldadura.
- Pintura nueva en partes o parches, o reparaciones recientes.
- Ondulaciones en paneles externos e internos desiguales.
- Remaches y tuercas de los seguros.
- Estado de las bisagras.
- Revisar el tipo de paneles de la puerta si son lisos o corrugados.
- Revisar los mecanismos de cierre y posibles modificaciones.

Los pisos pueden ser de metal, tablas o módulos de madera. Se debe verificar el estado, revisar si hay algún tipo de daño o reparación. Esta es un área bastante delicada y la revisión debe hacerse, tomando como base las vigas inferiores, marco de puerta y paneles.

- Revisar cualquier tipo de reparación, reciente o vieja
- Que no este desnivelado
- Analizar cualquier tipo de olor
- Que no este por encima del nivel de las vigas inferiores
- Revisar la tortillería que sujeta el piso a los travesaños con el fin de mirar si se ha modificado.

La modificación a los techos se hace más evidente. Se debe revisar y partir de puntos de apoyo como son: los Dados esquineros (bloques elevadores). En el interior se toma como punto de apoyo las vigas laterales y frontales superiores

- Visibilidad de soportes
- Desnivelado.
- Marcas de soldadura recientes.
- Pintura nueva.

- Revisar los orificios de ventilación
- Medir la altura y comparar con las medidas estándares.
- Revisar posición de las vigas laterales y frontales superiores.
- Verificar las corrugaciones de los paneles.

Los parámetros para la inspección del contenedor de exportación se resumen teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- El estado de los panales y sus corrugaciones.
- Pintura fresca.
- Reparaciones con cualquier apariencia.
- Marcas de soldadura.
- Analizar los olores.
- Se debe contar las corrugaciones así: para contenedores de 20 pies, debe tener 22 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
- Para contenedores de 40 pies debe tener 43 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
- Revisión bien detallada de las vigas laterales y su tipo.
- Revisión bien detallada de postes esquineros.
- Es muy importante medir el interior del contenedor y compararlo con las medidas estándares.
- Revisar que el número del contenedor sea igual al de la puerta y placa.
- CSC.

Por tanto, se requiere para prevenir cualquier riesgo de contaminación ilegal y para evitar cualquier anomalía en la inspección y en el cargue de la mercancía algunas empresas exportadoras toman la decisión de utilizar los estándares del BASC ( **The Business Anti-Smuggling Coalition**). Este mecanismo garantiza y fortalece los estándares de seguridad de los contenedores, tanto de las empresas exportadoras como proveedoras de servicios, lo cual constituye una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.

El BASC es un sistema de gestión y administración de la seguridad y control análogo a la ISO 9000, de adopción voluntaria para el mejoramiento continuo de los estándares de seguridad aplicados a las empresas. Esto con el fin de lograr que las mercancías no sean contaminadas por ninguna sustancia extraña.

El BASC concentra sus actividades en el mejoramiento continuo, trazabilidad completa y confiabilidad completa de todos los procesos dentro de las compañías. Una empresa exportadora para aplicar al BASC debe de realizar una inversión aproximada de \$14.000.000 y tener en cuenta que todos sus proveedores y clientes, es decir toda la cadena logística debe de tener el certificado BASC. Pero dado la magnitud del problema de contaminación de la carga de exportación, esta certificación no garantiza que no sea inspeccionada la carga por parte de Policía de Antinarcóticos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.



Lo anterior indica que si una empresa es BASC, la carga de exportación puede ser inspeccionada antes de realizar el proceso de exportación y cargue al buque. Y si una empresa no tiene la certificación BASC igual puede ser revisada por Antinarcóticos en el Terminal Marítimo.

El proceso de inspección de la Carga por parte de Antinarcóticos es una queja constante por parte de los exportadores.

Los exportadores serios, que han invertido en políticas y estrategias de seguridad, se han visto afectados en el cumplimiento de los compromisos con sus clientes internacionales, y han debido asumir mayores costos, afectando la imagen del sector, la competitividad o rentabilidad de sus transacciones.

## **26. CASOS DE EMPRESARIOS COLOMBIANOS AFECTADOS POR LA INSPECCIÓN DE ANTINARCÓTICOS**

### **26.1 COMPRADOR EN CENTROAMÉRICA**

“Productos bolsos, zapatos y sandalias en cuero, entre los que se encuentra los de imitación de piel de cocodrilo que compra en Bucaramanga y Cúcuta. Justamente, es con este tipo de productos que ha tenido problemas con las autoridades antinarcóticos en la aduana de Buenaventura, donde a pesar de tener todos los documentos de origen de la mercancía y del tipo de material utilizado, siempre han sido “blanco” de inspecciones y pruebas que han ocasionado demoras en los despachos. Como resultado de estas acciones de la policía antinarcóticos, la empresa ha decidido **terminar toda relación comercial con Colombia** “

### **26.2 EXPORTADOR BUCARAMANGA: PRODUCTO MAQUINARIA**

Lo que ha ocurrido en nuestros despachos de exportación vía marítima por Buenaventura en los últimos 6 meses, nos representa sobre costos y demoras en la operación logística, ya que nos toca necesariamente enviar una persona como técnico que este presente y nos preste el servicio de desarmar los equipos en su totalidad, en el momento en que la policía inspecciona nuestras cargas, y volverlas a armar lo que ocasiona a veces pérdidas de nuestros kit de repuestos que lleva cada equipo, y también daños en los empaques.

Realmente solicitamos ayuda, buscando una solución a este proceso de inspección, ya que la presencia de un técnico es requisito adicional por parte de la policía al proceso de la cadena logística. Vemos que aunque se presente una carta de responsabilidad, ficha técnica de los equipos incluso despiece, registro y renovación de cada año de los datos de la empresa exportadora, a la sala de análisis de la policía antinarcóticos en Buenaventura, y aunque seamos empresa con certificación BASC manejemos toda la cadena logística con empresas transportadoras, agentes de carga, y agentes de aduanas certificadas con BASC no es suficiente para la policía antinarcóticos facilitarnos mas este proceso de inspección a empresas como la nuestras que esta exportando desde hace mas de 50 años “

### 26.3 EXPORTADOR EN BOGOTÁ EMBARQUE POR PUERTO

Primero que todo quiero reafirmar lo que en muchos escenarios he podido conversar con mis jefes y colegas empresariales, sobre la labor que viene realizando Proexport con nosotros; es excelente, sentimos a una organización en función del cliente y de darnos las herramientas para lograr posicionarnos en los mercados. Ahora bien este mismo balance no podemos hacerlo en aspectos netamente logísticos y de infraestructura en puertos, es lamentable el trato y los procedimientos a los cuales con toda razón tenemos que someternos los exportadores de bien, existen hoy en día tecnologías que permiten y facilitan a las aduanas y a la policía el inspeccionar los contenedores, una inspección es necesaria en cualquier momento pero que se cuenten con las herramientas adecuadas para que tanto nuestro cliente final como nosotros estemos tranquilos en que los procesos se han de realizar con el cuidado que los MUEBLES exigen .

**Figura 3. Embalaje e Inspección de la Mercancía en la aduana del Puerto de Buenaventura.**



En el informe realizado se observa que este proceso de inspección del contenedor vacío, cargue de la mercancía a exportar es aproximadamente entre cuatro y seis horas.

La llegada al terminal Marítimo de Buenaventura supone un tránsito desde Cali o sus alrededores- Acopi-Yumbo- Buga, y Tulúa entre cuatro (4) y cinco (5) horas, se debe de tener en cuenta que el conductor del transporte terrestre deberá reportar a la empresa y obtener la planilla de traslado de la empresa de transporte terrestre Este procedimiento puede demorar en tener el respectivo documento entre quince (15) minutos y cuarenta (40) minutos.

Cuando la mercancía llega a la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura, la SIA debe de generar la orden de Ingreso al terminal el ingreso al PARE puerta Pekín como se le conoce, es decir, para entrar al terminal es un proceso que dura entre 5 minutos y una hora dependiendo de la congestión para ingresar, para la aplicación de la selectividad de revisión de la carga por parte de Antinarcóticos el proceso puede demorar hasta cuatro horas dependiendo el turno de las Bahías de inspección. Esta selectividad por parte de antinarcóticos no cuenta con una estandarización en el proceso de inspección ocasionando inconvenientes con la manipulación de la carga y generando en ocasiones daños irreversibles a las mismas en el empaque y en su estructura, dado que no se cuenta con personal capacitado para la revisión de la misma.

El pesaje en báscula, descargue en patio, Almacenamiento dependiendo del cierre de órdenes que oscila para las líneas navieras entre 72 y 96 horas, (dependiendo del Destino), inspección de aduanas si el Sistema Informático de Gestión Aduanera lo asigna, cargue al Buque, cancelación del Documento de exportación ante el SYGA, entrega de la exportación al naviero es un proceso, es un proceso que oscila entre dos (2) y Tres (3) días.

En consecuencia el tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta el gancho del buque oscila entre cuatro (4) y seis (6) días promedio. Este resultado es sin tener en cuenta el almacenaje que se ocasionan en determinadas situaciones cuando el buque adelanta su llegada o no atraca en el Terminal Marítimo.

**Tabla 5. Costos de importación.**

COSTOS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE CONTENEDORES		
SERVICIO	COSTO CONTENEDOR 20'	COSTO CONTENEDOR 40'
<b>DOCUMENTACIÓN PREVIA A LA LLEGADA DEL BUQUE</b>		
Certificado de origen	El valor lo asume el Exportador	
Registro de importación	\$ 30.000	\$ 30.000
Declaración de la importación	\$ 11.000	\$ 11.000
Declaración Andina de valor (aplica solo para compras superiores a US \$ 5.000 en Valor FOB, no aplica para Plan Vallejo)	\$ 11.000	\$ 11.000
Tributos aduaneros (NO APLICA PARA PLAN VALLEJO)	<b>Depende del producto, país de origen y valor de la mercancía.</b>	
<b>Entidades especiales Bogotá</b>		
Certificado ICA para productos y subproductos vegetales aprobado en Res. 583 de 2000	\$ 22.000	\$ 22.000
Certificado ICA Fitosanitario para importación de material vegetal	\$ 40.000	\$ 40.000
Certificado ICA zoosanitario por embarque	Desde \$27.000- \$86.000 dependiendo la especie y otras características	
Certificado INVIMA	\$ 23.867	\$ 23.867
<b>DESCARGUE DEL BUQUE</b>		
<b>Utilización instalaciones portuarias CONTENEDORES/AÑO</b>	<b>\$/contenedor</b>	<b>\$/contenedor</b>
1 a 625 (US \$80 y \$98)	\$ 160.000	\$ 196.000
626 a 938 (US \$76 y \$95)	\$ 152.000	\$ 190.000
939 a 1563 (US \$75 y \$92)	\$ 150.000	\$ 184.000
1564 a 3125 (US \$73 y \$90)	\$ 146.000	\$ 180.000
3126 a 6250 (US \$69 y \$87)	\$ 138.000	\$ 174.000
6251 a 9375 (US \$65 y \$82)	\$ 130.000	\$ 164.000
Más de 9376 (US \$60 y \$76)	\$ 120.000	\$ 152.000
<b>PAGOS A NAVIERA</b>		
Gastos de documentación (0.07 % del valor de la factura con un mínimo de us\$ 38,5)	\$ 77.000	\$ 77.000
Manejo de carga - Porteo o THD (US \$40 por contenedor)	\$ 80.000	\$ 80.000
Elaboración ( cuando se emite en destino)BL USD 39	\$ 78.000	\$ 78.000
Certificación Fletes	\$ 25.000	\$ 25.000
Elaboración comodato	\$ 25.000	\$ 25.000
<b>Operador portuario</b>		
Descargue del contenedor de la motonave a patio(US\$7)+carga flete marítimo	\$ 14.000	\$ 14.000
SERVICIO	COSTO CONTENEDOR 20'	COSTO CONTENEDOR 40'
<b>ICA (Depende del número de toneladas) (Acuerdo ICA 000006)</b>		
1-10 Toneladas	\$ 39.000	\$ 39.000
10-50 Toneladas	\$ 48.000	\$ 48.000
50-100 Toneladas	\$ 65.000	\$ 65.000
100-500 Toneladas	\$ 76.000	\$ 76.000
500-1000 Toneladas	\$ 153.000	\$ 153.000
1000-5000 Toneladas	\$ 147.000	\$ 147.000
5000-10000 Toneladas	\$ 295.000	\$ 295.000
10000- 15000 Toneladas	\$ 404.000	\$ 404.000
15000-20000 Toneladas	\$ 485.000	\$ 485.000
Más de 20000 Toneladas	\$ 554.000	\$ 554.000
Recargo Nocturno (6:00 p.m. - 6:00 a.m.), Domingos y festivos	\$ 670.000	\$ 670.000
<b>COSTOS PORTUARIOS</b>		
Pesaje en Báscula (Contenedor/Tonelada)		
Mayor a 10 ton	\$ 788	\$ 788
menor a 10 ton	\$ 7.880	\$ 7.880
Alquiler de estiba por día	\$ 685	\$ 685
Cargue del contenedor al vehículo en patio incluido TEC S.A. (US \$25)	\$ 50.000	\$ 50.000
Cargue o descargue del contenedor sin TEC S.A. (US\$20)	\$ 40.000	\$ 40.000
<b>Almacenaje</b>		
Del día 1 al 3	Libre	Libre
Del día 4 al 6 (valor por día) US \$18,15 y \$20,36	\$ 36.300	\$ 40.700
Del día 6 al 10 (valor por día) US \$21,45 y \$24,05	\$ 42.900	\$ 48.100
Del día 11 en adelante US\$45 y US\$50,4	\$ 90.000	\$ 100.800
Energía (US\$ 150) por día	\$ 300.000	\$ 300.000

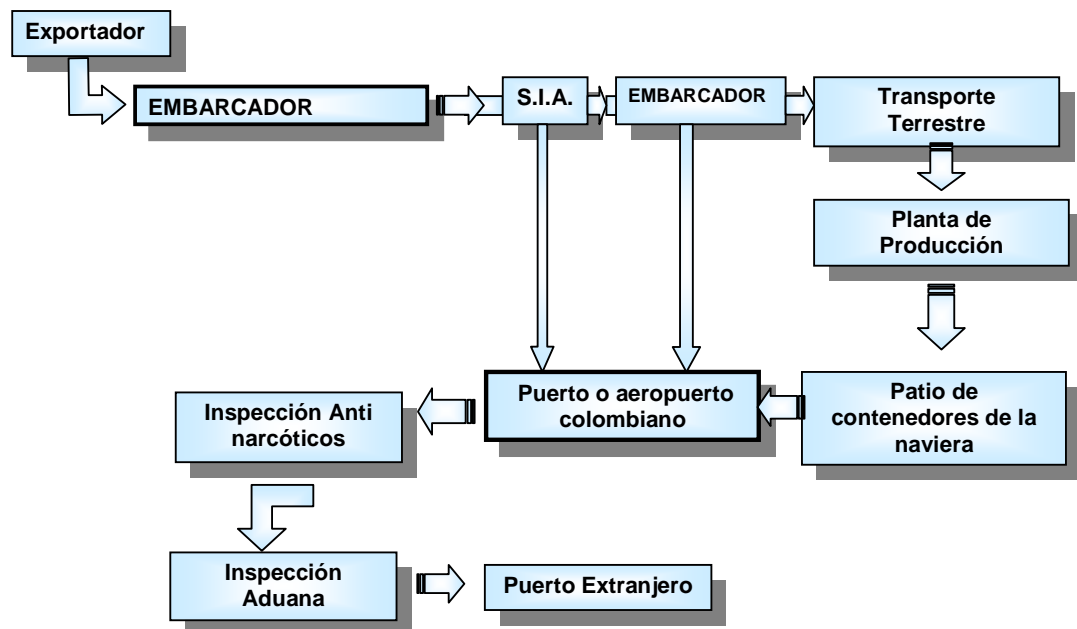
<b>ACTUACION ENTIDADES ESPECIALES EN PUERTO</b>		
<b>TOMAS DE MUESTRA E INSPECCIONES</b>		
<b>Operador portuario</b>		
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A (US\$55) con notificación previa a la llegada de la motonave	\$ 110.000	\$ 110.000
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A (US\$95) con notificación posterior a la llegada de la motonave	\$ 190.000	\$ 190.000
<b>Desembalaje y embaje del contenedor para toma de muestras ICA, DIAN ó INVIMA</b>		
Cuadrilla (Apertores)	\$80000-\$160000	\$90000-\$190000
Maquinaria (US\$ 40 /hora)	\$ 80.000	\$ 80.000
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A con notificación previa a la llegada de la motonave de contenedores refrigerados (US\$108)	\$ 216.000	\$ 216.000
Traslado para realizar inspeccion en zona de fiscalización y devolución al patio de almacenaje con TECSA (US\$155)	\$ 500.000	\$ 500.000
Traslado para realizar inspeccion en zona de fiscalización y devolución al patio de almacenaje sin TEC S.A. (US \$140)	\$ 280.000	\$ 280.000
<b>Unidad Ejecutora de Saneamiento (Ordenanza 029)</b>		
Certificado de inspección sanitaria (Depende del número de lotes que contenga el contenedor)	\$ 43.370	\$ 43.370
Bacteriológico Completo (Se incluye tarifa por lote)	\$ 72.290	\$ 72.290
Fisicoquímico Completo (Se incluye tarifa por lote)	\$ 86.470	\$ 86.470
Certificado Exención de Desratización (Se incluye tarifa por lote)	\$ 72.290	\$ 72.290
<b>ICA (Depende del número de toneladas)</b>		
Valor formulario	gratuito	
1 Tonelada	\$ 39.000	\$ 39.000
<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>		
Flete actual por tonelada	\$ 37.717	\$ 37.717
Devolución de contenedores	\$ 200.000	\$ 350.000
Devolución Reefer y gen set a Buenaventura	\$ 350.000	\$ 350.000
Seguro	<b>(0,3 - 1)% del Valor de la mercancía</b>	
Descargue de la mercancía en bodega del importador cuando no tiene cuadrilla propia (\$/tonelada con un mínimo de \$40.000)	\$ 3.500	\$ 3.500
<b>CONTENEDOR</b>		
Deposito del contendor (Empresas)	\$ 900.000	\$ 1.100.000
Deposito del contendor (Particular)	\$ 1.500.000	\$ 1.800.000
Drop off (entregandolo en Cali) (US\$100 y US\$200)	\$ 200.000	\$ 400.000
Lavado (US\$15 y US\$25)	\$ 30.000	\$ 50.000
Lavado Químicos (US\$32 y US\$45)	\$ 64.000	\$ 90.000
<b>Pagos Demoras</b>		
Valor por día US \$40 y \$60	\$ 80.000	\$ 120.000
<b>VARIOS</b>	<b>\$ 350.000</b>	<b>\$ 350.000</b>
<b>INTERMEDIACIÓN SIA</b>		
<b>Tarifa Ad Valorem</b> = (0,2 - 0,4)% del valor CIF de la importación.	\$ 300.000	\$ 300.000
Gastos Administrativos (Transporte, Comunicaciones, Papelería, costos Financieros)	\$ 50.000	\$ 50.000
<b>OTROS COSTOS</b>	<b>\$ 132.000</b>	<b>\$ 132.000</b>
Acompañamiento vehicular Puerto-Ruta-Planta (EMPRESA US\$66)	\$ 132.000	\$ 132.000
<b>Costo total del proceso de importación excluyendo transporte terrestre y escoltas a puerto</b>		
	<b>\$ 2.709.067</b>	<b>\$ 3.149.067</b>
<b>Costo total del proceso de importación incluyendo transporte terrestre y escoltas a puerto</b>		
	<b>\$ 3.878.784</b>	<b>\$ 4.318.784</b>

## 27. COSTOS DE EXPORTACION

Como se observa en la tabla Nro. 3 el costo total del proceso de importación de un contenedor de 20 pies es de \$ 3.878.784 y de un contenedor de 40 pies es de \$ 4.318.784, el Costo total del proceso de exportación Tabla Nro. 4 incluyendo seguridad en zona de inspección, transporte terrestre y escoltas a puerto sin seguro marítimo internacional es de \$2.853.975 para un contenedor de 20 pies y para un contenedor de 40 pies es de 2.912.565.

En un proceso de importación se realizan al menos 40 pasos sin tener en cuenta el proceso que se realiza desde el contacto con el cliente por parte del comprador para el envío de las cotizaciones y la orden de compra y la coordinación para el embarque de las mercancías, en cuanto a las exportaciones se debe de tener al menos 35 pasos para realizar el proceso de exportación.

**Figura 4. Procesos de Exportación**



Fuente: AGUILAR MUÑOZ, Rafael. Proceso de exportación .Santiago de Cali ,2008.Seminario. Adicomex

El cuadro Nro. 1 muestra un proceso de exportación sencillo pero al desagregarlo en todos los procedimientos para que una exportación cumpla con los requerimientos legales se desagregan en promedio en 35 pasos los cuales deberían estos procesos más eficientes para lograr la eficacia en los procesos y procedimientos. **PROCESO GENERAL DE IMPORTACIÓN** procesos y procedimientos. Estos mismo sucede con las importaciones.





En las operaciones y los procesos del comercio exterior en Colombia no se aplica el Principio de conformidad de la mercancías objeto de Exportaciones e importaciones, es decir, las inspecciones o certificaciones para todo tipo de mercancías, estas se aplican siempre y cuando se requieran por parte de las autoridades sanitarias o aduaneras entre ellas el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (Invima), el Instituto Colombiano de Agricultura, (ICA), Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (Incoder) legitimado por el ICA ó por si alguna norma Internacional lo requiere en el proceso de desaduamamiento de las mercancías.

El análisis anterior nos indica que se deben de buscar otros mecanismos para que los procesos y procedimientos de importación y exportación mejoren en tiempo y costo, la certificación preembarque sería una de las variables a considerar en este estudio. Dado que si la mercancía se inspecciona en origen por un ente certificador privado en el caso de la importaciones, lo mismo se aplicara en las exportaciones y los entes de certificación privados reconocidos mundialmente por su eficacia entrasen a Certificar la cantidad, verificar que lo que se esta comprando o vendiendo es lo pactado entre vendedores y compradores y fueran aceptado por la autoridades aduaneras en Colombia y la policía antinarcóticos los procesos y procedimientos serían menores logrando la eficiencia y generando competitividad.

La Organización Mundial de Comercio, creada el 1 de enero de 1995 por la Ronda de Uruguay sustituyendo al GATT (Acuerdo General de Aranceles y Comercio) cuya función principal es la de administrar los acuerdos comerciales negociados por sus miembros, determina a los países participantes los principios y obligaciones para la inspección no discriminatoria para todo tipo de mercancías.

Entre estas obligaciones que se imponen a los gobiernos usuarios figuran:

- La no discriminación.
- La reciprocidad.
- El principio de acuerdos vinculantes.
- La transparencia.
- Determinadas excepciones.

El principio de no discriminación tiene a su vez dos componentes:

- La norma de la Nación Más Favorecida.
- El principio de trato nacional.

Estas dos normas o principios se encuentran en los distintos acuerdos alcanzados sobre bienes, servicios, y propiedad intelectual, pero su precisa naturaleza o alcance difiere entre estas tres áreas. Esto es especialmente cierto en el caso del Trato Nacional, que es un compromiso específico y no general en el caso de los servicios.

La norma de la Nación Más Favorecida (NMF) requiere que un producto producido en un estado miembro sea tratado de forma no menos favorecida que un producto similar originario de cualquier otro país. Es decir, supongamos que la Unión Europea (UE) tiene un acuerdo particular con los Estados Unidos por el cual a los coches deportivos estadounidenses (supongamos que existiera tal categoría) se les impone unos aranceles del 10%. Supongamos ahora que China dentro de unos años empieza a producir también coches deportivos y pretende exportarlos a la U. Imaginemos que los coches deportivos chinos tienen un precio muy por debajo de los estadounidenses y europeos (por ejemplo, debido a que los trabajadores/as chinos/as tienen un salario mucho inferior al europeo). Así pues, imaginemos que los dirigentes políticos europeos deciden imponer a estos coches chinos unos aranceles del 50% (puesto que así, al entrar en el mercado europeo, su precio aumentará del 50% y se encontrarán a un precio mucho menos inferior al de los coches deportivos europeos o estadounidenses y por tanto su capacidad de competir con los coches deportivos europeos será mucho inferior). Pues bien, este comportamiento estaría prohibido por el principio de la NMF: puesto que la UE aplica aranceles del 10% a los coches deportivos estadounidenses está obligada a aplicar el mismo arancel a los coches deportivos chinos o de cualquier otro Estado miembro de la OMC. Es más, el principio de la NMF se aplica también si el Estado miembro tiene un acuerdo con otro país que no sea miembro de la OMC. Es decir, que si la UE tuviera un acuerdo bilateral con Mongolia (que no es miembro de la OMC) por el cual los aranceles impuestos a los coches deportivos mongoles fuera del 5%, la UE estaría obligada a garantizar unos aranceles máximos del 5% a todos los Estados miembros de la OMC.

La norma de la **NMF** se aplica incondicionalmente, a pesar de que existen excepciones. Las tres excepciones más importantes son:

- Las Zonas de Libre Comercio: que son acuerdos entre países por los cuales a las exportaciones se les deja de imponer arancel alguno (un ejemplo es la NAFTA entre EEUU, México y Canadá).
- Las Uniones Aduaneras: que son zonas de libre comercio pero dónde los países no sólo dejan de imponer aranceles a las exportaciones entre éstos sino que además adoptan aranceles comunes para las importaciones de países terceros (el ejemplo más conocido es la UE).
- Los acuerdos de trato preferencial que son acuerdos entre países industrializados y en desarrollo por los cuales los primeros dan un trato arancelario preferencial (es decir, aranceles inferiores) a los segundos.

El principio de trato nacional requiere que, una vez los productos extranjeros hayan satisfecho cualesquiera requisitos nacionales necesarios para poder ser importados, sean tratados de manera no menos favorecedora que productos similares o competitivos nacionales. Así pues, este principio se aplica tanto a regulaciones fiscales como políticas. Siguiendo con el ejemplo anterior,

supongamos que los coches chinos se encuentran ya en la aduana de la UE tras haber pagado el arancel del 10%. Supongamos ahora que la UE ha decidido establecer a nivel europeo una nueva norma para fomentar el comercio intra europeo. Digamos que dicha norma consiste en una reducción fiscal del 10% de los costes de transporte de los coches europeos para las empresas europeas que producen dichos coches. Pues bien, según el principio de Trato Nacional, la UE estaría obligada a garantizar dicha reducción fiscal del 10% de los costes de transporte en territorio europeo a todas las empresas chinas y de los Estados miembros de la OMC que quisieran exportar coches en territorio europeo.

En ambos casos, la obligación es de dar un trato no menos favorable. Es decir, que un país puede favorecer un determinado producto extranjero en relación al nacional pero sujeto al principio de NMF, es decir, que dicho trato favorecedor deberá ser garantizado a todos los productos similares de cualquier país extranjero miembro de la OMC. Lo contrario también es cierto, es decir, que un país puede favorecer un producto nacional en relación a uno extranjero (por ejemplo con elevados aranceles sobre ese producto), pero entonces el país deberá favorecer dicho producto nacional en relación a todos los productos similares de cualquier país extranjero miembro de la OMC. En nuestro ejemplo anterior, esto quiere decir que la UE no puede imponer aranceles elevados a los coches chinos y bajos a los estadounidenses, pero sí que podría imponerles aranceles bajos e iguales (no discriminación) o aranceles elevados e iguales a ambos países.

El principio de NMF tiene una serie de objetivos económicos y políticos. En cuanto al objetivo económico, si la política de un país no discrimina entre países extranjeros, tanto importadores como consumidores continuarán teniendo el incentivo de comprar del país con un menor coste (es decir, precio). En cuanto al objetivo político, la NMF ofrece a los países pequeños la posibilidad de impedir que países más grandes den mejor trato a competidores por razones de Política Exterior. Además, el principio de NMF, busca mantener la cooperación mediante el incremento del coste de un país de desviarse de sus compromisos, incrementando así la credibilidad de estos compromisos. Siguiendo con el ejemplo anterior, si la UE siguiera queriendo imponer tarifas a los coches chinos del 50%, lo podría hacer, pero entonces tendría que incrementar hasta ese nivel las tarifas impuestos a los coches de cualquier otro país miembro de la OMC. Esto querría decir que, de un día para otro, debido a la subida de los aranceles, el precio de todos los coches no europeos en la UE se incrementaría. Como seguramente la UE no quiere que sus ciudadanos paguen más caros todos los coches no europeos, finalmente decidirá ajustarse al compromiso que había alcanzado con todos los miembros de la OMC: una tarifa del 10%. Así el principio de la NMF incrementa el coste de cualquiera de sus miembros a desviarse de los compromisos previos alcanzados.

El objetivo del principio de trato nacional es que de igual forma, los compromisos de reducción de aranceles, no sean contrarrestados mediante el uso de impuestos o medidas similares. La obligación se aplica siempre, se

haya alcanzado o no un compromiso en materia de aranceles, y cubre todos las políticas. En el principio de trato nacional es irrelevante hasta qué punto se le produce un daño económico al exportador extranjero mediante una ley o norma nacional, lo que importa es si esta ley discrimina entre productores nacionales y extranjeros.

El principio de reciprocidad se aplica en el momento en que existen negociaciones para la entrada de un nuevo miembro a la OMC. Cuando un país quiere formar parte de la OMC el resto de Estados miembros están obligados a garantizar las tarifas acordadas al resto de Estados miembros, tal y como se ha descrito más arriba, debido al principio de la NMF. En nuestro ejemplo, si China quisiera formar parte de la OMC, el resto de países de la OMC, en nuestro ejemplo, la UE y los EEUU, tendrían que garantizar a los productos chinos las mismas tarifas que las aplicadas al resto de miembros, en nuestro ejemplo, una tarifa del 10% para los coches. El principio de reciprocidad implica que el resto de Estados miembros pueden decidir, como requisito para la entrada de China a la OMC, que ésta baje a su vez las tarifas que aplica a determinados productos provenientes de Estados miembros.

El objetivo del principio de reciprocidad es impedir el free riding. Es decir, que un país con tarifas elevadas que quiera entrar a formar parte de la OMC, se beneficie de unas tarifas bajas en todos los miembros de la OMC para sus productos (por el principio de la NMF) y el país pueda seguir imponiendo tarifas elevadas para los productos de los miembros de la OMC.

Evitando demoras irrazonables, mediante la utilización de directrices específicas para realizar la verificación de precios,. Las obligaciones de los países exportadores Miembros hacia los países usuarios de los servicios de inspección previa a la expedición incluyen la no discriminación en la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales, la pronta publicación de esas leyes y reglamentos, y la prestación de asistencia técnica cuando se le solicite.

En el Acuerdo se establece un procedimiento de examen independiente, administrado conjuntamente por la Federación Internacional de Organismos de Inspección (FIOI), que representa a las entidades de inspección y la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que representa a los exportadores. La finalidad perseguida es resolver las diferencias que puedan surgir entre los exportadores y las entidades de inspección.

Colombia adopta a través de la ley 170 de 1994 y la decisión la Decisión 419 de la Comisión de la Comunidad Andina, establecen que los países tienen derecho a adoptar las medidas necesarias para asegurar la calidad de sus exportaciones, o para la protección de la salud y la vida de las personas, para la protección del medio ambiente, o para la prevención de prácticas que pueden inducir a error, para lo cual pueden adoptar reglamentos técnicos que incluyan prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicable a productos.

Las inspecciones de mercancías tanto en origen como en destino, son imprescindible para alcanzar la transparencia y el buen funcionamiento de las transacciones comerciales internacionales donde es requisito obligatorio para el despacho de aduanas. Fuera de ser imprescindible en algunos países, la inspección de mercancías es, además, conveniente para garantizar que el pedido recibido se corresponde con lo acordado.

Que la Decisión 506 de 2001 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina decidió sobre el reconocimiento y aceptación de certificados de productos a ser comercializados en la Comunidad Andina y que la Decisión 562 del 25 de Junio de 2003 de la Comisión de la Comunidad Andina, aprobó directrices para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos en los países miembros de la Comunidad Andina y a Nivel Comunitario; Que en el artículo 3º de la Ley 155 de 1959 se establece que le corresponde al Gobierno Nacional intervenir en la fijación de normas sobre calidad de los productos, con miras a defender el interés de los consumidores y de los productores de materias primas; Que conforme se dispone en los artículos 7º y 8º del Decreto 2269 de 1993, en correspondencia con el Decreto 300 de 1995, se deberá demostrar la conformidad de un bien o servicio con norma obligatoria o reglamento técnico a que se encuentre sujeto antes de su comercialización, independientemente que se produzcan en Colombia o que se importen, de acuerdo con el procedimiento establecido para el efecto; Que mediante el Decreto 300 de febrero 10 de 1995, el Gobierno Nacional estableció el procedimiento para verificar el cumplimiento de las normas técnicas colombianas oficiales y los Reglamentos Técnicos en los productos importados; Que la Decisión 562 de la Comunidad Andina señala las directrices para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos en los Países Miembros de la Comunidad Andina y en el nivel comunitario, estableciendo en el artículo 4º que el reglamento técnico de emergencia, "es un documento adoptado para hacer frente a problemas o amenazas de problemas que pudieran afectar la seguridad, sanidad, protección del medio ambiente o seguridad nacional,; Que es competencia de la Superintendencia Nacional de Industria y Comercio, en ejercicio de las facultades de vigilancia y control establecidas en los Decretos 3466 de 1982 y 2153 de 1992, es la Entidad competente para inspeccionar la información del Etiquetado suministrada por los fabricantes y/o importadores, verificando que esta sea veraz y completa, así como para supervisar y hacer cumplir los demás requisito velar por el derecho que tiene el consumidor a que el productor, el proveedor o el expendedor del bien, o quien prestó el servicio, respecto del cual se predica la falla de calidad o de idoneidad, responda por la garantía que tienen todos los bienes y servicios puestos en el mercado, con el fin de que no representen riesgos para la salud de la comunidad.

La firma de nuevos acuerdos Comerciales presupone la aplicación de la normatividad de la OMC en lo que se refiere a las inspecciones de mercancías las cuales deben de ser certificadas por entidades gubernamentales ó privadas entre ellos:

- SGS.
- BVQI.
- Cotecna.
- Intertek.
- Icontec.

Si un empresario del sector de alimentos desea exportar al mercado de los Estados Unidos posteriormente debe de cumplir los requisitos a través de la Secretaria de Agricultura –USDA, para los alimentos agrícolas y pecuarios Procedentes de producciones orgánicas, ecológicas o biológicas, estos requisitos hoy se contemplan en la NORMA NOP (*Normas para la Producción Orgánica*), son de reciente implementación y establecen indicadores fundamentales para etiquetar los productos alimenticios procedentes de esta metodología. El mercado Norteamericano también está protegido frente a indicaciones o etiquetados fraudulentos para los alimentos Orgánicos. El consumidor reconoce la Certificación y los importadores revisan que el Organismo que realiza la actividad sea una Entidad Acreditada por la Secretaría de Agricultura USDA.

El Mercado Japonés a finales del año 2003 adiciona a los Estándares Japoneses para la Agricultura Orgánica –JAS-, un capitulo únicamente para alimentos agrícolas. Contempla igual que las demás legislaciones, requisitos para certificar y condiciones del Organismo que certifica para este mercado como la Acreditación ante el MAFF, Secretaria de Agricultura del Japón. La diferencia con los otros dos mercados es que no incluye normas para alimentos derivados de los animales

Paralela a esta Certificación se desarrollan otras Certificaciones que obedecen a iniciativas privadas como EUREPGAP, cuya tarea es desarrollar e implementar normas y procedimientos de Buenas Prácticas Agrícolas, para que el consumidor tenga otras alternativas al escoger y comprar los productos alimenticios u otros.

Igualmente para el café y su comercialización existe la verificación para la Compañía Starbucks bajo el código privado NORMAS PARA CAFÉ PRACTICES.

La CERTIFICACION UTZ KAPEH para producción de Café verde, liderada por la Fundación UTZ KAPEH (Buen Café), consiste en Buenas Practicas Agrícolas y de Manufactura en la producción, procesamiento y comercialización del café. Estas normas son equivalentes con las normas EUREPGAP.

a Ley 1137 de junio 22 de 2007, firman un acuerdo de cooperación fitosanitaria entre los gobiernos de la Republica de Colombia Y la Republica Popular de China, en el cual tiene como objetivo:

- Prevenir la transmisión y difusión de organismos nocivos de una Parte a la otra.
- Proteger la producción de plantas y los recursos vegetales en ambos países.
- Promover el desarrollo de relaciones económicas y comerciales así como intercambios técnicos.

Por otro lado la **inspección de las mercancías**, tanto en **origen como en destino**, es imprescindible para alcanzar la transparencia y el buen funcionamiento de las transacciones comerciales internacionales tal como exigen determinados países de América Latina y África donde es requisito obligatorio para el despacho de aduanas. Fuera de ser imprescindible en algunos países, la inspección de mercancías es, además, conveniente para garantizar que el pedido recibido se corresponde con lo acordado.

Estas evaluaciones voluntarias aseguran la conformidad de las mercancías con el pedido y permiten la asistencia para la comprobación de la calidad del suministrador. Por otro lado, contratar inspecciones en origen y/o destino permite también anticiparse a las posibles incidencias con el suministrador y ahorrar tiempo.

Las inspecciones obligatorias conllevan multitud de ventajas. La más importante de ellas es que permite el despacho de aduanas.

Estos argumentos conducen a la necesidad y la conveniencia de solicitar los servicios de organismos acreditados que lleven a la práctica estas evaluaciones favoreciendo así la transacción comercial entre agentes internacionales. Las inspecciones antes, durante y al final de la producción permiten hacer un seguimiento de la producción comprobando que los procesos se adaptan a los requerimientos y en conformidad con las especificaciones técnicas del producto.



## **28. ENTES CERIFICADORES CON PRESENCIA EN COLOMBIA**

### **28.1 SERVICIOS OFRECIDOS POR CERTIFICADORES SGS**

#### **28.1.1 SERVICIOS MINERALES**

SGS tiene una amplia gama de servicios a clientes relacionados con cadenas de valor asociadas con minerales, fertilizantes, metales no-ferrosos, preciosos, acero.

#### **28.1.2 SERVICIOS INDUSTRIALES**

SGS se preocupa por la calidad en muchos sectores de la industria, incluso la generación de energía y distribución, proceso en la industria, telecomunicaciones, transporte, y gas y tratamiento de agua y distribución.

#### **28.1.3 SERVICIOS DE COMERCIO EXTERIOR**

Los servicios incluyen comprobación de importación, soporte en la valoración, validación de origen, administración de riesgos, verificación pre-embarque y certificación, red electrónica integrada de comercio y exportación.

#### **28.1.4 SERVICIOS DE GAS, GASOLINA Y SERVICIOS QUÍMICOS**

SGS es el proveedor global para la industria de petróleos y químicos.

#### **28.1.5 SERVICIOS Y SISTEMAS DE CERTIFICACIÓN**

Servicios de auditoria en sistemas de calidad, capacitación y certificación: ISO 9001, ISO 9001:2000, ISO 14001, OHSAS 18000, SA 8000, SQF 2000/HACCP y evaluaciones de mantenimiento.

#### **28.1.6 SERVICIOS DE CERTIFICACIÓN VEHICULAR**

## **28.2 BUREAUVERITAS**

La función de Bureau Veritas consiste en determinar si un producto, proceso, pieza, instalación, actividad, servicio u organización cumple con estándares predeterminados, ya sean generales o específicos. Los Ensayos, las Inspecciones, las Auditorías concluyen en una certificación o clasificación, otorgada mediante la emisión de un “documento de conformidad”, en general un certificado, sello, marca, etiqueta o informe.

## **28.3 COTECNA LTDA.**

Previamente a su comercialización los fabricantes, exportadores e importadores deberán demostrar el cumplimiento de la Norma Técnica Oficial Obligatoria o el Reglamento Técnico a través de un certificado de conformidad expedido por un organismo certificador (COTECNA). Este servicio se certifica mediante ensayos técnicos de un laboratorio acreditado por la Superintendencia de Industria y Comercio S.I.C., o en el evento de no existir, COTECNA CERTIFICADORA SERVICES LTDA., evaluará y aprobará laboratorios con la competencia técnica y la idoneidad para la prestación del servicio de ensayos y con los análisis de los resultados obtenidos se procederá a emitir o no el concepto de la conformidad de un lote específico de producto de acuerdo con lo establecido en normas técnicas, reglamentos técnicos o especificaciones pactadas entre el cliente y el proveedor.

## **29. INSPECCIÓN PRE-EMBARQUE**

Un número de países en vías de desarrollo tienen que recurrir a la Inspección Pre-embarque, ya que es necesario verificar la calidad, cantidad y precios de los bienes importados. Normalmente esos países no tienen la infraestructura necesaria ni el personal capacitado para tales controles. A veces, se encuentran en un círculo vicioso de tramitomanías, débiles bases de datos y gobiernos pocos decididos a remediar el mal. Dichos países son conscientes que tales programas de inspección deben ser efectuados sin producir retardos innecesarios o tratamientos desiguales, deseando siempre proveer soluciones rápidas, efectivas y justas a las disputas o reclamos entre todos los involucrados en la operación comercial.

Pues bien, la certificación preembarque es un sistema en el cual la valoración de los productos importados por un país, la verificación de las especificaciones técnicas y el control de calidad son certificadas por representantes de las compañías certificadoras, en el puerto de origen/embarque alrededor del mundo. De este modo, las mercancías ingresan al país en forma inmediata y las Aduanas solo revisa aleatoriamente un porcentaje mínimo de los embarques, mientras que el resto sale de modo inmediato de los recintos Aduaneros.

La Inspección Previa a la Expedición concluye con la emisión de un documento denominado C.I. o Certificado de Inspección. La identificación de los importadores y los exportadores y la descripción de la mercancía importada acompañan la declaración del valor en aduana imponible. También se precisa la clasificación aduanera, así como el monto de los derechos y gravámenes que han de ser percibidos, se verifican así mismo las exenciones

Instrumento único y eficaz, el C.I. se imprime en papel de seguridad. Este documento, cuyo original se envía al importador y cuya copia se entrega a la Aduana, permite la recaudación integral e inequívoca de los derechos de aduana, una sensible mejora de la eficacia aduanera y una aceleración considerable de los procedimientos que conducen al consumo.

La mencionada certificación es una herramienta indispensable en la verificación en origen, supervisión monitoreo y cumplimiento de las regulaciones nacionales, información estadística, información de precios para uso de valoración aduanera. Capacitación y asistencia técnica, facilitación del comercio, protección del consumidor como también la protección de la industria Local

Los Importadores ganan porque reducen sus costos de operar, las pérdidas en los recintos de aduanas y el tiempo de espera, siempre y cuando la inspección no este sujeta a otra inspección por las aduanas. El costo de la inspección pre-embarque que es de 1 % normalmente, se compensa favorablemente con los costos monetarios y no- monetarios implicados.

Los productores locales ganan porque se protegen de la competencia desleal que causa el ingreso de bienes que pagan menos impuestos que los que les corresponde.

El gobierno gana porque recibe los tributos que corresponde, lo que permite tener una mejor posición financiera y contar con recursos para invertir en infraestructura y en capital humano, en beneficio de todos sus habitantes.

### 30. TIPOS DE CERTIFICACION DE MERCANCIA EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TECNICAS COLOMBIANAS.

**Tabla 6. Algunos productos sujetos a certificación en importaciones**

<b>NOMBRE DEL PRODUCTO</b>	<b>AÑO 2006 Millones de Pesos \$</b>	<b>AÑO 2007 Millones de Pesos \$</b>
Maíz de granel	961.737	778.803
Trigo	595.392	510.097
Frijol Soya	341.690	272.606
Materias Primas	166.680	210.235
Urea	125.061	68.710
Laminas Metálicas	147.558	105.308
Soda Cáustica	122.598	73.437
Otras Harinas.	95.497	27.407
Torta de soya.	101.424	178.084
Pulpa y Celulosa.	65.717	59.916
Carbonato de sodio	45.877	86.806
Otros ( Juguetes, vajillas)	1.591.803	1.688.041
Vehículos	58.752	67.675
<b>Total</b>	<b>4.360.970</b>	<b>4.127.225</b>

Fuente: **Resolución 1238 del 20 de abril de 1.992.** Reglamentación para Importación y Exportación. ICA. Bogotá. D. C.: Legis, 2002. 225 p.

**Tabla 7. Exportaciones**

<b>NOMBRE DEL PRODUCTO</b>	<b>AÑO 2006 Millones de Pesos \$</b>	<b>AÑO 2007 Millones de Pesos \$</b>
Azúcar a granel	433.011	489.969
Carbón al granel	362.271	439.249
Azúcar en sacos	275.879	439.648
Café	316.444	354.303
Melaza	114.258	106.212
Papel	31.201	45.895
Materias Primas	40.033	36.993
Productos de Aseo	35.821	31.953
Envase de vidrio	16.353	20.882
Vidrio Plano	6.656	16.767
Otros ( Juguetes, vajillas)	301.996	291.443
<b>Total</b>	<b>16.395.577</b>	<b>1.988.753</b>

Fuente: **Resolución 1238 del 20 de abril de 1.992.** Reglamentación para Importación y Exportación. ICA. Bogotá. D. C.: Legis, 2002. 225 p.

**Tabla 8. Clases de certificación y porcentaje del total de las exportaciones e importaciones que se certifican**

<b>Aplicación Norma Técnica Colombiana</b>	<b>Aduana Exportación</b>	<b>Organismos de Control Sanitario</b>	<b>Buques Y Aeronaves</b>
<b>Importación - Exportación</b>  <b>15%</b>	<b>Antinarcóticos – BASC</b>  <b>30%</b>	<b>INVIMA E ICA</b>  <b>50%</b>	<b>5%</b>

El estudio implica un análisis aleatorio de lo que sucede en la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura y de las normas legales que se deben de cumplir no solamente en puerto de Buenaventura sino en todas las administraciones de aduana en Colombia.

Las certificaciones preembarque como se explica en el cuadro Nro. XXX En cumplimiento de la norma técnica colombiana es del 15%, pero si se desea aplicar, Control sanitario 50% y para los buques y aeronaves es del 5% del total de las importaciones y exportaciones recibidas en Colombia, significa que se aplica la normatividad para el cumplimiento de las normas legales, pero no se realiza inspecciones pre-embarque que ocasionaría menos tiempos y costos en las operaciones.

### **31. TARIFAS CERTIFICADORES PRIVADOS**

Las inspecciones son voluntarias por parte del importado y exportador:

- Cotecna: 1% del valor FOB, Mínima US\$ 200.
- SGS: US\$ 500 o US\$ 700.
- Bureau Veritas: US 180 Máximo US\$ 400.
- Intertek: US\$ 100 Hasta ocho Horas.

Los anteriores Valores incluyen registro fotográfico, selección de muestras si se requiere.

## 32. MERCADO POTENCIAL

Tabla 9. Mercado potencial

<u>Agrícola</u>	<u>Minerales</u>	<u>Otros</u>	<u>Administración del Medio Ambiente</u>	<u>Industria Automotriz</u>	<u>Salud Ocupacional</u>	<u>Seguridad Industrial</u>	<u>Marcas</u>	<u>Seguridad en Alimentos</u>
15%	10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Textiles</li> <li>• Juguetes</li> <li>• Calzado</li> <li>• Productos Eléctricos</li> <li>• Equipo Mecánicos</li> </ul> 19%	5%	12%	3%	6%	En proceso	30%



### 33. PARTICIPACION DE LOS ORGANISMOS DE CERTIFICACION EN EL MERCADO DE CERTIFICACION DE SISTEMAS POR ESQUEMA DE CERTIFICACION

Figura 6. Certificación ISO 9000

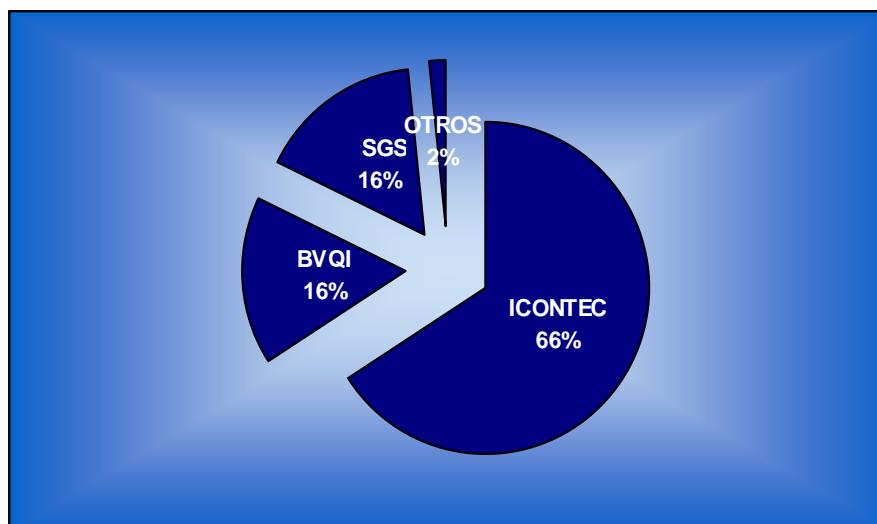


Figura 7. Certificación ISO 14000

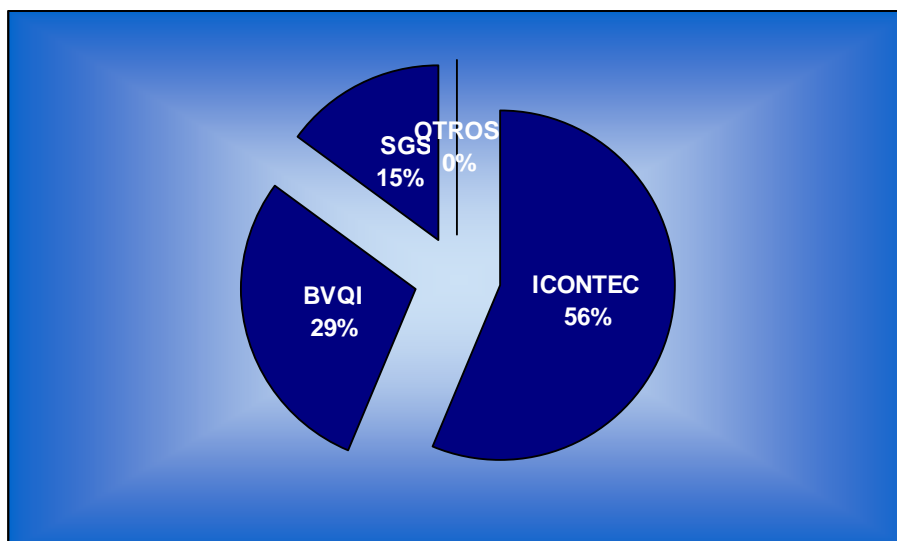


Figura 8. Certificación OHSAS 18001

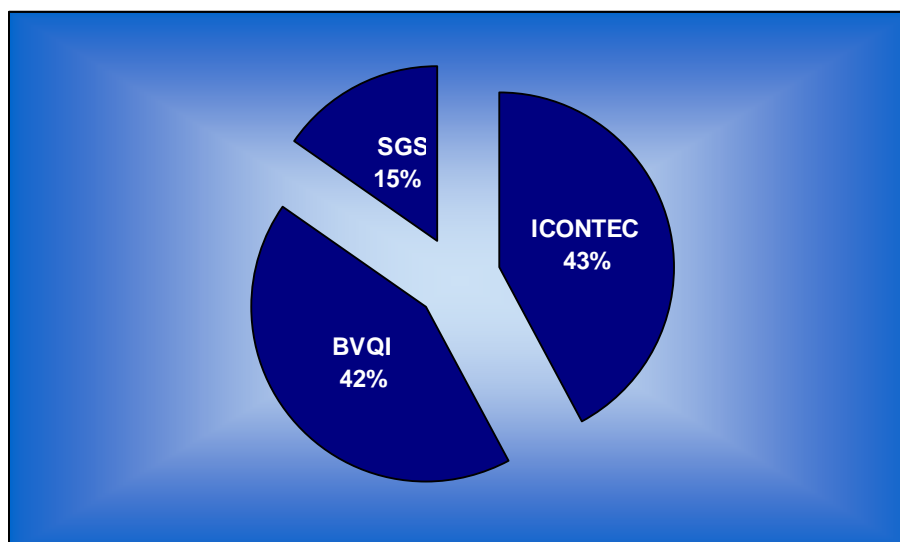
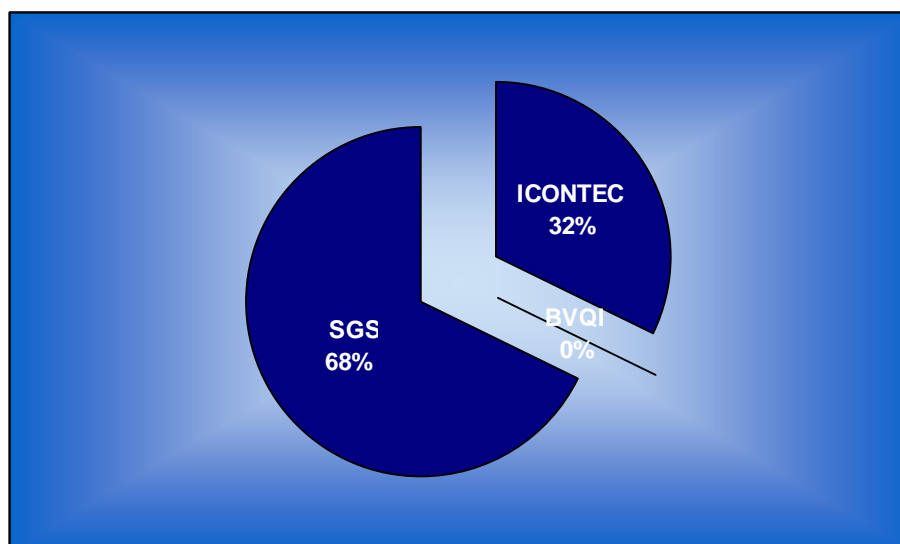
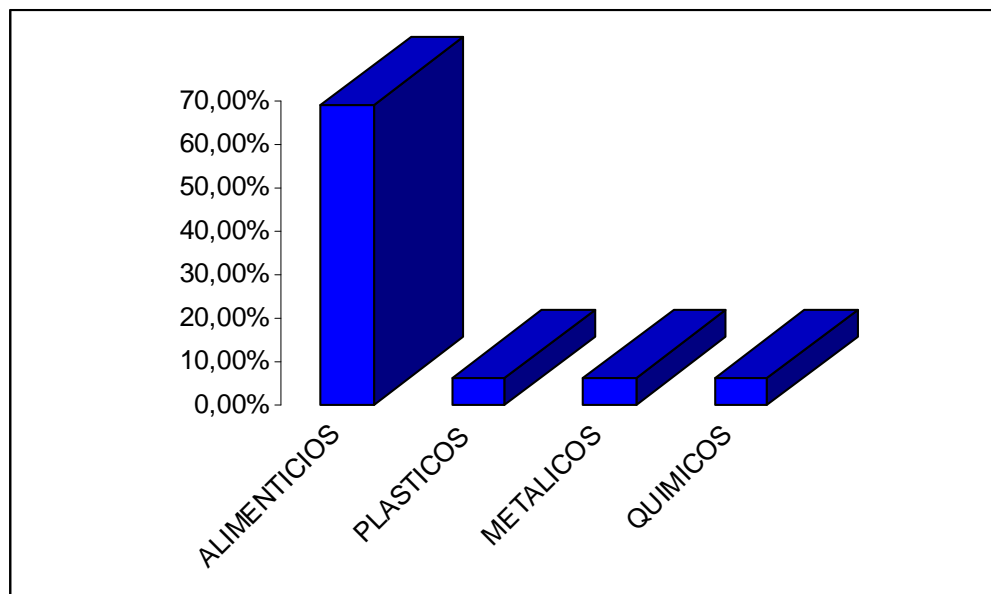


Figura 9. Certificación HACCP



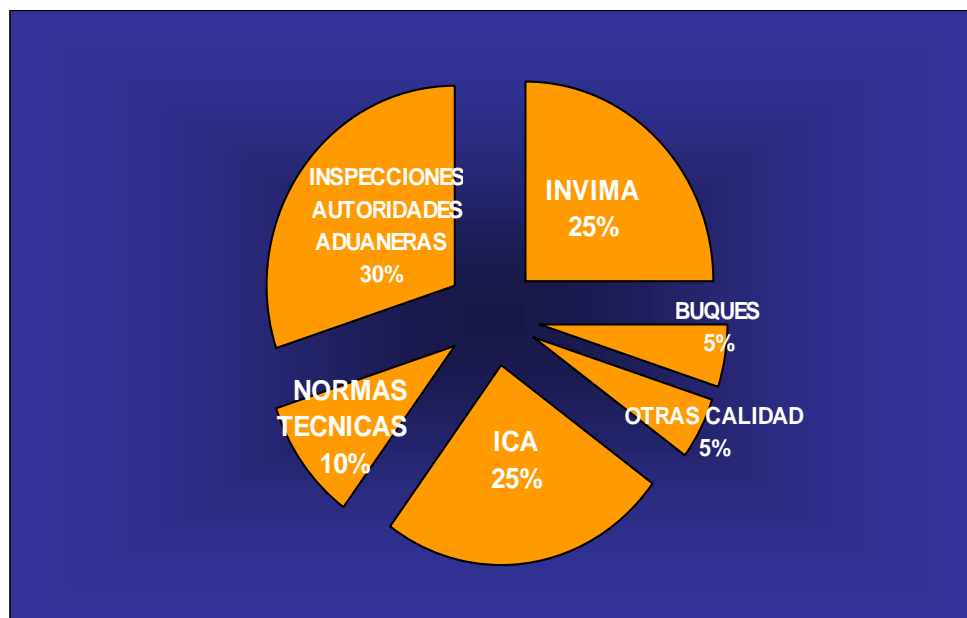
El tercer sector con una participación del 69.1% corresponde a **PRODUCTOS ALIMENTICIOS** seguido muy de cerca de **PRODUCTOS PLASTICOS**, 6.4%, **PRODUCTOS METALICOS** 6.3% y **QUIMICOS** 6.3%

**Figura 10. Sectores potenciales a certificar**



De acuerdo al análisis anterior las certificaciones:

**Figura 11. Porcentaje de entes certificadoros colombiano**



De acuerdo a lo anterior las inspecciones sanitarias y de consumo humano representan un 50% del total de las inspecciones, 10% en cumplimiento de las normas técnicas nacionales, el procesos de inspección de mercancías por las autoridades aduaneras representa el 30% por lo tanto, las firmas que mayor hacen presencia en las certificaciones son SGS y BVQI.

De acuerdo a los planteamientos de competitividad planteados por el gobierno nacional y los futuros acuerdos comerciales con Estados Unidos y Europa se hace necesario ampliar la cobertura en las inspecciones de normas técnicas y certificaciones ambientales, así mismo el cumplimiento de las marca de garantía en lo que se refiere a la Escala del Buque, atención al contenedor de Importación y atención al contenedor de Exportación.

Para el mejoramiento de los procesos en las aduanas sería conveniente implementar de nuevo la certificación preembarque así como existen normas técnicas obligatorias, podría suponerse, la mejora en los procedimientos de exportación y exportación en el año de 1995 gobierno del Señor Ernesto Samper, este modelo fue implementado en Colombia y se optimizó el proceso en aduanas dado que existía el certificado de inspección emitido en origen, es decir, existía la certificación por empresas certificadoras internacionalmente reconocidas como Bureau Veritas y Cotecna, este procedimiento duro muy poco ya que las dos certificadoras entraron a competir por precios ocasionando un alto costos para las importaciones y las exportaciones, siendo desmontado este procedimiento en el Gobierno de Andrés Pastrana Arango. Este proceso solamente quedo funcionando para Venezuela para aquellas exportaciones cuyo valor FOB fueran de US\$ 2000 y para Ecuador el Valor FOB fuera de US\$ 5000, hoy ya no existe este requerimiento para ninguno de los países.

La gran preocupación son los grandes costos que se generan por las inspecciones de la mercancía en las aduanas colombianas, en cumplimiento de las normas técnicas nacionales o internacionales y para la Policía antinarcóticos.

Otros países como México, Brasil y Chile entre otros no han desmontado este proceso para exportar sus productos generando menos procedimientos en el desaduanamiento de la mercancía y generando mayor competitividad en el caso de las exportaciones.

Si en Colombia se empezara a aplicar de nuevo este sistema y la Colombiana y los entes de control policivos entendieran que esto sería un beneficio competitivo de gran eficacia para reducir tiempos y costos, se reduciría los costos de traslado, manipulación de la carga que entra y sale del país disminuyendo al menos en 10 pasos para cada operación tanto de importación como de exportación.

### 34. CONCLUSIONES

- Esta investigación refleja que los procedimientos aduaneros deben de optimizarse en la medida en que el volumen de carga de importación y exportación va en aumento y el crecimiento del comercio colombiano frente a los nuevos tratados y en la constante búsqueda de nuevos mercados, los procedimientos y los procesos aduaneros en Colombia están siendo percibidos únicamente por la interpretación de la norma, mas no existe un proceso general que permita alcanzar altos niveles de competitividad.
- Los costos generados en las operaciones no permiten dinamización y eficiencia en los procesos, aunque se dice que en los años 80 y 90 el procesos era mas dispendioso y que se ha mejorado y se han tecnificado a la fecha es el mismo proceso operativo y la coordinación de la cadena de Distribución física la que no permite lograr la eficiencia.
- Colombia pertenece a la organización Mundial de Comercio y a la organización mundial de aduanas donde estos organismos fijan parámetros de funcionamiento para los países en materia de Aduana y procedimientos pero Colombia no los aplica dado que prima el interés particular que el interés general.
- Si el gobierno Nacional promulga la competitividad, generando programas de Exportación y capacitaciones continuas con tantos procesos y procedimientos un pequeño y mediano empresario se desanima si desea exportar.
- Es utópico que al existir tantos procedimientos para importar y exportar, el volumen de nuestras exportaciones sigan creciendo a los mercados norteamericanos, venezolanos y ecuatorianos. Que diferente sería si en lo procedimental no técnica sino operativa existiera la inspección preembarque donde los organismo de certificación privada y no el gobierno certificara cada proceso, el importador y el exportador deberá sensibilizarse y dar el paso al mejoramiento de la competitividad colombiana a través de los gremios.
- Es una propuesta interesante consolidar al mejoramiento de los procesos aduaneros recopilado del éxito que se han tenido en otros países latinoamericanos que han utilizado la PRE-inspección de la mercancía como herramienta para mejorar sus procesos, Colombia no debe de ser ajena a lo que sucede en su entorno, Perú en los últimos tres años ha crecido en sus exportaciones pero sus procedimientos de desaduanamiento se han optimizado permitiendo generar un crecimiento sostenible en su economía

- Colombia deberá replantear el proceso en mejora ciento por ciento de la competitividad de las empresas y es aquí donde debe de existir una verdadera articulación entre la empresas y el Estado.
- Los costos reflejados en la presente investigación para los procesos de importación y exportación , en el cual se ha tomado como base el procedimiento que se realiza por la Administración de Aduana de Buenaventura , dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura tienen una participación del 35% por unidad exportada y en países como México y Brasil esa participación es apenas del 15% utilizando la preinspección de la mercancía por parte de la empresas certificadoras privadas, de lo anterior se desprende que se debe de tomar acciones inmediatas para mejorar, ser eficientes y lograr la eficacia en cada uno de los procedimientos aduaneros en Colombia con la unificación de los procesos y la participación de todos los sectores involucrados los cuales deben de estar en continua búsqueda para lograr la competitividad internacional en Pro de los nuevos acuerdos comerciales rompiendo muchos paradigmas para logra cada día la eficiencia y lograr la eficacia.

### 35. RECOMENDACIONES

- Siendo conocedores que en los últimos tiempos se ha incrementado la disposición de constituir bloques de integración, por considerarse mecanismos de inserción en nuevos mercados y opciones para acelerar el crecimiento económico y social de sus miembros; es necesario recapacitar sobre la relación del Comercio Internacional con los bloques de integración.
- Desde este punto de vista, Colombia ha consolidado bloques de integración por razones estratégicas para los países, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano y procurando mejorar el nivel de vida de sus habitantes.
- Bajo la perspectiva del tema aduanero, se reconoce que la actuación de las Administraciones Aduaneras no es tan sencilla como parece, pues a medida que se progresa en el esquema de modelos de integración, su papel se torna más importante y activo; obligándola a optimizar su operativa para no constituirse en una barrera al comercio exterior.
- Como es evidente, la gestión aduanera dentro del proceso integrador tiene objetivos establecidos, uno de los más importantes es lograr la estandarización de los procesos aduaneros en Colombia en el marco del Estatuto aduanero colombiano el decreto 2685 de 1999. De esta forma, se obtendrán resultados idénticos y eficientes para cualquier Administración de Aduana en Colombia. Para dar cumplimiento a esta premisa, en todas las aduanas deben utilizarse los mismos métodos de despacho, una normativa común, procedimientos estandarizados, formatos únicos de documentos aduaneros y similar documentación anexa. Para cumplir con lo mencionado, se pretende simplificar los métodos de control y los procedimientos relativos a las operaciones aduaneras.
- En este sentido, y debido a que es de dominio público la constante incomodidad ocasionada por la existencia de los continuos problemas por la complejidad de los trámites aduaneros, mismos que es criticada constante y frecuentemente por usuarios del comercio exterior. Se recomienda mediante este estudio los ejemplos de aduanas modelos, en donde se superaron gradualmente estos problemas, para así proponer un modelo adecuado para la armonización de uno de los procesos más importantes y de mayor volumen de operaciones de la aduanas en Colombia.
- La simplificación y la estandarización en los procesos en las operaciones aduaneras maximizarán la satisfacción de los Operadores de Comercio Exterior.

- Desde hace algún tiempo, a pesar de los avances en la Modernización de las Aduanas causados por el dinamismo del mercado internacional y como consecuencia de las directrices y recomendaciones para facilitar el comercio internacional.
- Se han venido realizando cambios en las Administraciones Aduaneras, sin embargo, los resultados alcanzados no han sido los esperados es así como, la prensa, los gremios comerciales e industriales deben de insistiendo en mejorar los procesos operativos en la aduana colombiana, alegando los enormes costos directos e indirectos provocados por la demora en los trámites, especialmente, en los procedimientos de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros. Este tiempo invertido en los proceso se ve traducido en gastos para la empresa, ocasionados por el pago de almacenamiento adicional, ocasionando congestiones en las sociedades portuarias por documentación, autorizaciones y sellos innecesarios, e inclusive en algunos casos, A esta situación se suma la pérdida por el costo de capital, de lo invertido en esa mercancía que mientras esté en el proceso de desaduanamiento no puede comercializarse.
- El Macro Proceso de Importaciones está compuesto por dos Subprocesos muy importantes. Y aunque se limitara la sugerencias al Subproceso de importaciones, exportaciones y transito aduanero, no se podrá entrar en el tema, sin mencionar la interrelación directa con el Sub proceso de Carga.
- Este proceso constituye la contraparte del proceso de importaciones, transito aduanero y de exportaciones pues además de constituir el inicio del Macro Proceso de Importaciones y formar parte del proceso de Exportaciones. Es la fuente para la mayoría de información que servirá de base en el proceso.
- El Proceso de Carga está definido como la serie de operaciones realizadas tanto por funcionarios aduaneros como por (Operadores de logísticos, Navieros, agentes de Carga,), con el objetivo de manejar la carga que ingresa o sale del territorio aduanero, en nuestro caso territorio aduanero colombiano. El mismo, al igual que otros procesos aduaneros, contempla la interacción de la aduana con los Operadores logísticos en las diferentes etapas del proceso. Esta relación no es siempre con el mismo operador, sino que a lo largo del mismo, considera la participación de varios actores entre ellos tenemos al proveedor, consolidador, transportista, agente de carga, almacenista, desconsolidador, importador.
- Sin embargo, a pesar que este proceso es transversal entre la mayoría de procesos aduaneros por su relación directa, ya sea al proveer o recibir información del proceso de Despacho. La actuación en cada uno de ellos dependerá de la legislación existente, así como del tipo de Macro proceso del cual sea parte, trayendo como resultado la existencia de varios Subprocesos de carga. Por tal razón, el de carga, es parte de los dos Macro procesos más importantes de las Administraciones Aduaneras, el de Importaciones y Exportaciones, constando también dentro de procesos menores.



- Lo que se observa es que la carga sigue creciendo pero la congestión se presenta muy frecuentemente por la demora en los procesos de desaduanamiento y el proceso de exportación, ocasionando a los importadores y exportadores sobre costos hasta del 35%, no permitiendo la competitividad. Este sobre costo debería disminuir si se implementara la preinspección de la mercancía.
- Es voluntad del Gobierno Nacional enmarcado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y los gremios como la Asociación Nacional de Industriales, Acopi, Analdex, Adicomex y los generadores de carga importadores y exportadores coordinar y articular los procesos y procedimientos en mejora de la competitividad y siendo conscientes de la implementación que una de las alternativas en la definición de un costo menor y menor tiempo sería la Inspección preembarque de la mercancía.

## BIBLIOGRAFÍA

Clasificación de Productos [en línea]. Bogota, D.C.: Instituto Colombiano Agropecuario, 2006. [Consultado el 28 de febrero de 2008]. Disponible en Internet:  
<https://afrodita.ica.gov.co/ConsultaProductos.aspx>

Entidades gubernamentales acreditadoras para Vistos Buenos, [en línea]. Bogotá, D.C.: Sistema de Información Colombiano, 2003. [Consultado 2 de abril de 2008]. Disponible en Internet:  
[http://www.sic.gov.co/Informacion\\_Interes/Entidades%20acreditadas/Directorio%20-%20Listado1.php](http://www.sic.gov.co/Informacion_Interes/Entidades%20acreditadas/Directorio%20-%20Listado1.php)

Exportaciones colombianas del 200 al 2007, [en línea]. Bogotá.D.C.: Asociación Bancaria. 2007.[Consultado 5 de Abril de 2008]. Disponible en Internet:  
[http://www.asobancaria.com/upload/docs/docPub4295\\_2.pdf](http://www.asobancaria.com/upload/docs/docPub4295_2.pdf)

GARCIA SIERRA, Alfredo. China un país que deja muchas lecciones. En: El País, Santiago de Cali: (22 de Marzo, 2008); p. C4, 1-2.

RESOLUCION 0532 de marzo de.2002. Reglamento técnico para confecciones. Micomex. Bogota. D.C.: Legis 2003. 325 p.

Reglamentación para Importación y Exportación Resolución 01160 de 2002, [en línea]. Bogotá, D.C.: Instituto Colombiano Agropecuario.2007. [Consultado 12 de marzo de 2008]. Disponible en Internet:  
[http://www.avancejuridico.com/actualidad/documentosoficiales/2002/44830/r\\_ic\\_a\\_01160\\_2002.html](http://www.avancejuridico.com/actualidad/documentosoficiales/2002/44830/r_ic_a_01160_2002.html)

DECRETTO 210 DE 2003 (8 Febrero). Por la cual se reglamenta el artículo 189 de 1999, [en línea] .Bogota, D.C.: Consejo Superior de Comercio Exterior. Ministerio de industria comercio y turismo, 1999. [Consultado el 6 de abril de 2008]. Disponible en Internet:  
[http://www.secretariasenado.gov.co/leyes/D2685\\_99.HTM](http://www.secretariasenado.gov.co/leyes/D2685_99.HTM)

Solicitud de Certificado Zoosanitario para Exportación de animales, productos, subproductos y biológicos para uso Veterinario, [en línea]. Bogotá, D.C.: Instituto Colombiano Agropecuario. 2006. [Consultado el 4 de marzo de 2008]. Disponible en Internet:  
<http://www.ica.gov.co/normatividad/tramites/sananimal/sa15.asp>

Normatividad para certificación en la importación y exportación de alimentos [en línea]. Bogotá, D.C.: Instituto Nacional De Vigilancia De Medicamentos Y Alimentos. 2002. [Consultado 25 de Marzo de 2008]. Disponible en Internet: [http://www.invima.gov.co/Invima/normatividad/docs\\_alimentos/circular\\_dg100\\_00437\\_07.pdf](http://www.invima.gov.co/Invima/normatividad/docs_alimentos/circular_dg100_00437_07.pdf)